

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND
ÄRIÕIGUSE JA INTELLEKTUAALSE OMANDI ÕPPETOOL

ANDRES PÕDER

VEOLEPINGU TAHTLIKU RIKKUMISE TÄHENDUS VEOLEPINGUST
TULENEVA VASTUTUSE KOHALDAMISEL

Magistritöö

Juhendaja prof Irene Kull

Tartus, 2015

SISSEJUHATUS.....	5
1. VEOLEPINGU TAHTLIKU RIKKUMISE KONTSEPTSIOON.....	8
1.1. Veolepingu tahtliku rikkumise mõiste.....	8
1.1.2. Tahtluse mõiste tsiviilõiguses	8
1.1.3. Tahtluse mõiste veoleopingu.....	12
1.1.3.1. Tahtlusega seotud õigusnormid CMR-s ja tahtliku õigusvastasetegevuse mõiste ajalooline kujunemine.....	12
1.1.3.1.1. Tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste ja CMR.....	12
1.1.3.1.2. Tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste tekkimine transpordiõiguses.....	13
1.1.3.2. Tahtlik õigusvastane tegevus Saksa õiguses.....	14
1.1.3.3. Tahtlik õigusvastane tegevus Suurbritannia õiguses.....	16
1.1.3.4. Tahtlik õigusvastane tegevus Eesti õiguses.....	17
1.1.3.5. Tahtliku õigusvastase tegevuse määratlus teistes CMRi osalisriikides.....	18
1.1.3.6. Eesti õiguse tahtliku õigusvastase tegevuse määratluse võrdlev analüüs...	19
1.2. Vedajalt oodatav hoolsus ja vedaja raske hooletus.....	21
1.2.1. Vedajalt oodatav hoolsus.....	21
1.2.3. Vedaja raske hooletus.....	23
1.3. Põhjuslik seos vedaja tahtliku õigusvastase tegevuse ja kahju tekkimise vahel.....	24
1.4. Vedaja piiratud vastutus ja selle põhjendatus.....	25
1.4.1. Vedaja vastutusele sätestatud piirangud.....	25
1.4.2. Vedaja piiratud vastutuse ajalooline kujunemine.....	27
1.4.3. Vedaja piiratud vastutuse seos tahtliku lepingurikkumise kontseptsiooniga.....	28
1.4.4. Piiratud vastutuse ja piirangute äralangemise olemus.....	28

1.4.5. Vedaja piiratud vastutuse põhjendatus.....	30
2. VEOSEGA JA VEOAHELAS OSALEVATE SUBJEKTIDEGA SEOTUD ERISUSED TAHTLIKU LEPINGURIKKUMISE KONTSEPTSIOONIS.....	33
2.1. Ohtlikud veosed (ADR).....	33
2.2. Ekspedeerijate osalemine kaubaveos.....	35
2.3. Vedaja ja tegelik vedaja.....	38
2.4. Ekspedeerimis- või logistikaettevõtte juhised ja vedaja tahtlik õigusvastane tegevus..	39
3. KOHALDUV ÕIGUS JA KOHTUALLUVUS.....	46
3.1.1. CMRi kohaldamisala ja multimodaalse transpordi erisused.....	46
3.1.2. Kohalduv õigus.....	48
3.1.3. Kohtualluvus.....	50
4. TAHTLIK ÕIGUSVASTANE TEGEVUS PRAKTIKAS- KAASUSGRUPID.....	51
4.1. Sissejuhatus kaasusgruppide kohta.....	51
4.2. Liiklusõnnetused.....	51
4.2.1. Erinevad liikluseeskirjade rikkumised.....	51
4.2.2. Kiiruse ületamine.....	52
4.2.3. Kokkupõrge madala viaduktiga.....	52
4.3. Vargused.....	53
4.3.1. Parkimisega seotud vargused.....	53
4.3.2. Kauba valveta jätmised.....	54
4.3.3. Kauba vargus selle toimetamisel „libasaajatele“.....	55
4.3.4. Muu kauba kaotsimine ja muud vargused.....	55
4.4. Kauba valele isikule toimetamised.....	55
4.5. Lepingupartnerite valimised.....	56
4.6. Tehnilised rikked.....	57
4.7. Raske hooletus kauba mahalaadimisel.....	57

4.8. Muud tegevused, mis võivad kaasa tuua tahtliku õigusvastase tegevuse.....	58
KOKKUVÕTE.....	59
THE LIABILITY OF CARRIER IN CASE OF WILFUL MISCONDUCT IN CONTRACT OF CARRIAGE. SUMMARY.....	63
LÜHENDID.....	67
KASUTATUD KIRJANDUS.....	68
KASUTATUD NORMATIIVMATERJAL.....	71
KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA.....	72
Eesti kohtupraktika.....	72
Välisriikide kohtupraktika.....	72

SISSEJUHATUS

Veoleping on teenuse osutamise leping, mille iseloomulikuks tunnuseks on vedaja vastutuse piiratus¹. Vedaja vastutus ei ole aga alati piiratud. VÕS § 798 alusel langevad vedaja vastutusele sätestatud piirangud ära, kui vedaja on kahju tekitanud tahtlikult või raske hooletuse tõttu. Rahvusvahelisi kaubavedusid reguleerib CMR-konventsioon², mille artikkel 29 lg 1 kohaselt ei ole vedaja vastutus enam piiratud, kui vedaja põhjustas kahju tegevuse tõttu, mida asja läbivaatava riigi õiguse järgi võrdsustatakse tahtliku õigusvastase tegevusega (ing *wilful misconduct*, pr *dol*). Sellele mõistele puudub Eesti õiguses otsene vaste. Samuti puudub rahvusvahelises ruumis ühine seisukoht, mida mõista tahtliku õigusvastase tegevuse sisuna³.

Käesoleva magistritöö eesmärgiks on uurida, milline on tahtliku õigusvastase tegevuse kontseptsiooni sisu ja tähendus ning millist kohustuse rikkumist võib pidada vedaja tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks CMRi mõttes. Samuti on töö eesmärgiks uurida, millistel juhtudel on tegu vedaja tahtluse ja raske hooletusega Eesti õiguse järgi. Teema on aktuaalne, kuna vedaja jaoks tähendab kohustuse rikkumise kvalifitseerimine tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks täielikku vastutust kahju eest kauba kaotsiminekul, kahjustumisel või veotähtaja ületamisel; saatja jaoks aga võimalust saada tekkinud kahju täielikult hüvitatud. Seega on tahtliku õigusvastase tegevuse mõistel suur varaline tähendus nii vedaja kui ka saatja seisukohalt. Veelgi aktuaalsemaks muudab teema asjaolu, et eestikeelses õiguskirjanduses on seda käsitletud minimaalselt. Näiteks on võlaõigusseaduse kommenteeritud väljaandes⁴ vedaja vastutuse piirangute äralangemist kajastatud üksnes pooleleheküljelise lõiguga. Samuti ei ole tahtluse kohta vedamisel avaldatud ühtegi artiklit õigusajakirjas *Juridica* ja puudub ka muu asjakohane erialakirjandus eesti keeles.

Magistritöö on jagatud neljaks peatükiks. Esimese peatüki esimeses jaotises on uuritud, mida mõista tahtluse all veolepingu raames, kuidas on ajalooliselt kujunenud tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste ning kuidas seda sisustatakse Eestis, Saksamaal, Suurbritannias ja teistes CMRi osalisriikides. Esimene jaotis sisaldab ka nimetatud riikide määratluste võrdlevat analüüsi Eesti õigusega tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste sisustamisel. Kuna veolepingu tahtliku rikkumise kontseptsiooni osis on Eesti õiguses ka raske hooletus, on ka esimeses peatükis analüüsitud, millist hoolsust võib vedajalt oodata ning mis toob kaasa vedaja raske

¹ Varul, P jt (koost). Võlaõigusseadus III. §-d 774 ja 792. Komm vlj. Tallinn: Juura 2009.

² 1956. aasta rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR). RT II 1995, 3, 12.

³ MüKoHGB/Jesser-Huß, CMR art. 29, Rn 87.

⁴ Varul, P jt (viide 1).

hooletuse. Lisaks on töö esimeses peatükis käsitletud vedaja piiratud vastutuse instituudi kujunemist ning selle olemust ja põhjendatust, kuna vedaja tahtliku lepingurikkumise kontseptsioon on tekkinud vedaja vastutusele sätestatud piirangute tõttu.

Teises peatükis on käsitletud erisusi tahtliku õigusvastase tegevuse määratlemisel lähtuvalt veosest ja veos osalevatest subjektidest. Vaatluse alla on võetud ohtlikud veosed, ekspedeerijate osalemine kaubaveos ning erisused seoses vedaja ja tegeliku vedajaga. Kuna õigusväliselt mõistetakse ekspedeerimise all sageli lisateenustega vedamist või logistikateenuste pakkumist ning ka kohtupraktikas on valmistanud raskusi ekspedeerimise ja vedamise eristamine⁵, on töös uuritud, mida tähendab kaasaegne ekspedeerimine õiguslikus mõttes ning kuidas eristada veo- ja ekspedeerimislepingut. Erilist tähelepanu on pööratud praktikas sageli esinevat olukorrale, kus saatjaga veolepingu sõlmunud vedaja annab tegelikule vedajale juhise kaup laadida maha mujal, kui CMR – saatelehel olevas asukohas või on muu mahalaadimiskoht lepitud kokku veo tellinud vedajaga sõlmitud veolepingus. Töös on analüüsitud, kas veose mahalaadimine CMR – saatelehest erinevas asukohas on käsitletav lepingurikkumisena, kas seda saab lugeda iseenesest tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks ning kas vedajal, kes täitis solidaarkohustuse, on võimalik esitada regressnõue vedaja vastu, kelle tegevus tõi kaasa lepingurikkumise. Need küsimused on aktuaalsed, kuna kaasaegses veoahelas võivad üht veost teekonna jooksul vedada järgemööda paljud vedajad erinevatel veoetappidel ning seda ühe saatjaga veolepingu sõlminud vedaja tellimusel.

Kolmandas peatükis on tegeletud kohalduva õiguse ja kohtualluvuse küsimustega. Kohalduva õiguse küsimus on oluline, sest vastavalt CMR-le lähtutakse mõiste tahtlik õigusvastane tegevus sisustamisel riigisisisest õigusest ning kõnealuse mõiste sisustamine riigiti erineb. Samuti on kolmandas peatükis kajastatud, millistel juhtudel tuleb veole kohaldada CMRi. Kuna tänapäevases globaalses transpordiahelas kasutatakse sageli koos erinevaid veoliike, on analüüsitud, kuidas kohaldub CMR ja selles sisalduv veolepingu tahtliku rikkumise kontseptsioon multimodaalse veo korral. Neljas peatükk sisaldab ka kohtualluvuse määratlemist.

Neljandas, töö viimases peatükis on koostatud süsteemne ja põhjalik ülevaade kohtupraktikast, kus on otsitud vastust küsimusele, mis toob kaasa tahtliku õigusvastase tegevuse või tahtluse ja raske hooletuse vedamisel. Peatükk on süstematiseeritud lähtuvalt vedaja tegevusest, mida kohus luges tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks.

⁵ RKTko 3-2-1-32-15.

Magistritöö kirjutamisel on rakendatud kombineeritud uurimismeetodeid. Aluseks on võetud nii süsteemne, võrdlev kui ka ajalooline meetod. Süsteemselt on uuritud käsitletavaid õigusinstituute, nende ajaloolist kujunemist ja regulatsiooni eesmärki ning põhjendatust. Seejuures on võrreldud uuritavate õigusinstituutide sisustamist nii Eestis, Saksamaal, Suurbritannias kui ka mitmetes teistes riikides. Magistritöö kirjutamisel on kasutatud eesti-, saksa- ja inglisekeelset õiguskirjandust ning Eesti, Saksamaa, Austria, Suurbritannia ja teiste riikide kohtupraktikat. Olulisimateks normatiivmaterjalideks töö raames on võlaõigusseadus, CMR- konventsioon ja Saksamaa *Handelsgesetzbuch* (HGB).

1. VEOLEPINGU TAHTLIKU RIKKUMISE KONTSEPTSIOON

1.1. Veolepingu tahtliku rikkumise mõiste

1.1.2. Tahtluse mõiste tsiviilõiguses

VÕS § 104 lg 2 kohaselt on tahtlus hooletuse ja raske hooletuse kõrval üks süü vormidest. Erinevalt karistusõigusest ei ole Eesti tsiviilõiguses süü keskseks vastutuse tekkimise eelduseks. Lepinguõiguses on süül või mõnel selle vormil tähendus vaid siis, kui see on eraldi seaduses ettenähtud või on pooled lepingus selle määratlenud (VÕS § 104 lg 1). Näiteks võib seadus või leping sätestada, et vastutus tekib üksnes kohustuse süülise rikkumise korral. Samuti võib mõni süü vorm lepinguõiguses olla relevantne mõne õiguskaitsevahendi kohaldamise eelduste tekkimise osas⁶; määrata kahju hüvitamise ulatuse⁷; tuua kaasa pikema aegumistähtaja või vabastada teise lepingupoolle täitmise kohustusest⁸. Tulenevalt lepinguõiguses kehtivast privaatautonomia põhimõttest võivad lepingupooled anda süülisusele või eraldi mõnele süü vormile muidki tähendusi. Vastupidiselt Eesti lepinguõigusele võib deliktiõiguses pidada mittesüulist vastutust pigem erandiks⁹. Deliktiõiguses on süü delikti üldkoosseisu element. VÕS § 1043 alusel on kahju hüvitamise kohustus isikul, kes on teisele isikule õigusvastaselt kahju tekitanud, kui ta on kahju tekitamises süüdi või vastutab kahju tekitamise eest vastavalt seadusele.

Süül või mõnel selle vormil (sh tahtlusel) ei ole ajalooliselt olnud alati tähendust. Isegi Rooma deliktiõiguses ei omanud süü algselt mingit tähtsust- oluline oli objektiivsuse kriteerium ehk see, kas kahju on tekkinud või mitte¹⁰. Hilisemas Rooma õiguses aga see põhimõte muutus ning püstitati printsiip, et vastutus saab tekkida üksnes sooritaja tahtluse (ld *dolus*) või ettevaatamatuse (ld *culpa*) tagajärjel¹¹. Süü väljendab kohustuse rikkumise etteheidetavust ning see tuvastatakse alles siis, kui on tuvastatud kohustuse rikkumine¹².

⁶ Näiteks on VÕS § 116 lg 2 p 3 järgi tegu olulise lepingurikkumisega mh siis, kui kohustust rikuti tahtlikult või raske hooletuse tõttu; oluline lepingurikkumine annab aga VÕS § 116 lg 1 alusel õiguse lepingust taganeda. VÕS § 441 lg 1 annab kindlustusandjale taganemisõiguse mh siis, kui kindlustusvõtja tahtlikult vältis olulise asjaolu teadasaamist.

⁷ Näiteks ei kehti VÕS § 127 lg 3 alusel kohustuse tahtliku või raskelt hooletu rikkumise korral enam lepinguõiguses kohaldatav kahju ettenähtavuse põhimõte. Veolepingus kaotavad aga tahtluse ja raske hooletuse korral vastavalt VÕS §-le 798 oma eksisteerimise vedaja vastutuse piirangud. VÕS § 733⁸ lg 2 järgi määrab tahtlus ja raske hooletus ära maksja riisiko ulatuse.

⁸ Selliseks olukorraks on nt kindlustusjuhtumi tahtlik põhjustamine VÕS § 452 lg 1 alusel.

⁹ Lahe, J. Subjektiivse elemendi koht lepinguõigusliku vastutuse eelduste hulgas. – Juridica 4/2003, lk 236.

¹⁰ Ilus, E. Rooma eraõiguse alused. Tartu: Tartu Riiklik Ülikool 1960, lk 165.

¹¹ *Ibid.*

¹² Luik-Tamme, I; Pormeister, K. Kas süü tervishoiuteenuse osutaja lepingulise vastutuse eeldusena on iseseisev või sisutühi kontseptsioon? – Juridica, 10/2014, lk 762.

VÕS § 104 lg 5 sätestab, et tahtlus on õigusvastase tagajärje soovimine võlasuhte tekkimisel, täitmisel või lõpetamisel. Seetõttu on tahtluse eelduseks õigusvastase tagajärje soovimine. Selleks, et tegemist oleks tahtlusega, peab isik olema teadlik teo õigusvastasusest, st saama aru teo õigusvastasusest¹³. Riigikohus on märkinud, et õigusvastaseks tagajärjeks võib olla kahju tekitamine või muu õigusvastane tagajärg¹⁴. Õigusvastaseks tagajärjeks võib olla ka nt seadusega sätestatud tegutsemiskohustus või keeld¹⁵. Tulenevalt normi eesmärgist võiks õigusvastaseks tagajärjeks pidada ka heade kommetega vastuollu minemist. Selleks, et õiguse rakendaja saaks teha juriidilise järelduse, et isiku käitumine vastab tahtlusele, peab ta tegelikult toimunud asjaolud subsumeerima vastavalt õigusnormile ning tegema selleks vajalikud eelotsused, mis põhinevad nii tajumisel, hindamisel ja otsustaja sotsiaalsel kogemusel¹⁶. Tahtluse tuvastamist võib pidada keeruliseks, kuna selleks, et otsustada, kas isik tahtis teo tagajärge, tuleb tungida isiku mõistusesse sobival ajal või teha järeldus vastavalt teo toimepanemise asjaoludele ja isiku käitumisele¹⁷. Seega tuleb tahtlust hinnata isikust lähtuvalt ehk subjektiivselt¹⁸, kuna tahtlus iseloomustab isiku psüühilist suhet teosse ja väljendab keelunormi teadlikku rikkumist¹⁹. Saksamaa, Prantsusmaa ja Šveitsi õigus valitseb seisukoht, et tahtlikult käitub see isik, kes on teadlik oma käitumise tagajärgedest ja õigusvastasusest ning soovib neid esile kutsuda ehk vähemalt näeb oma käitumise tagajärje võimalikkust ette ja sellega heakskiitvalt nõustub²⁰.

Kuivõrd VÕS § 104 lg 5 kohaldamise eelduseks on teadlikkus õigusvastasusest, on ebaselge juriidilise teadlikkuse tähendus reaalsuses, kuna selle näol ei ole tegu tegelikkusse kuuluva nähtusega nagu näiteks puud või kivid²¹. A. Aarnio toob näite: „*Oletame, et Maale on saabunud külaline kosmosest. Võtame veel arvesse, et temal on samasugused meeled, kui Maa elanikel. Ta näeb, kuuleb, ja tunnetab samuti, kui meie. Aga temal ei ole mingeid eelteadmisi Maal elatavast elust, loodusest ega ka ühiskonnast*“. Seetõttu on vägagi problemaatiline väita, et isik oli tegu sooritades teadlik õigusvastasusest. Nagu A. Aarnio näites olev „tulnukas“ näeb küll puid, kive või merd, kuid mitte õigusnormide sisu, ei pruugi ka võlasuhtes osalev

¹³ Varul, P jt (koost). Võlaõigusseadus I. § 104. Komm vlj. Tallinn: Juura 2006.

¹⁴ RKTko 3-2-1-15-09, p 14.

¹⁵ Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2014, lk 235.

¹⁶ Narits, R. Õiguse entsüklopeedia. Tallinn: Juura 2004, lk-d 149-150.

¹⁷ Lahe, J. Süü deliktiõiguses. Doktoritöö. Tartu: Tartu Ülikool 2005, lk 102.

¹⁸ Varul, P jt. (viide 13), lk § 104.

¹⁹ Tampuu, T. (viide 15), lk § 104.

²⁰ Lahe, J. (viide 17), lk 102.

²¹ Aarnio, A. Õiguse tõlgendamise teooria. Tallinn: Juura 1996, lk 34.

isik teada seda, mis toob kaasa õigusvastasuse tagajärje suhtes. Kirjanduses on väidetud, et tahtlus ei olegi objektiivne nähtus, vaid õiguslik vahend inimkäitumise tõlgendamiseks²².

Tahtluse sisustamisel võib eristada tahtlusteteooriat ja süüteooriat²³. Tahtlusteteooriat iseloomustab teadlikkus õigusvastasusest ning ilma selleta ei saa tahtlusteteooria järgi rääkida tahtlusest²⁴. VÕS § 104 lg 5 lähtub tahtlusteteooriast, kuna selle järgi puudub tahtlus siis, kui kahju tekitanud isik ei saanud teo õigusvastasusest aru²⁵. Süüteooria järgi aga on eksimuse korral õigusvastasuse hindamisel tahtlus välistatud²⁶. Janno Lahe toob tahtluste- ja süüteooria illustreerimiseks hea näite: „kui arst ei selgita patsiendile operatsiooni riske, kuna ta süüliselt arvab, et ta ei ole seletamiseks kohustatud, siis käitub ta süüteooria järgi kehavigastuse tekitamise suhtes tahtlikult, tahtlusteteooria järgi aga ainult hooletult“²⁷.

Karistusõigusteoorias eristatakse tahtlusel kaht elementi: intellektuaalset ja voluntatiivset²⁸. Intellektuaalne element on teadmine (ld *sciens*) ja voluntatiivne (ld *volens*) on tahtmine ning nende koosmõjus moodustub inimpsüühikas tahtlus²⁹. Seega koosneb karistusõigusliku tahtluse struktuur samadest elementidest, mis tsiviilõiguses. Ka VÕS § 104 lg 5 kohaselt on tahtluse eelduseks teadmine ning tahtmine ehk soovimine.

Kui tsiviilõiguses on kaheldav tahtluse liikide eristamise vajadus ja võimalikkus³⁰, siis karistusõiguses³¹ eristatakse KarS § 16 lg 1 järgi kolme tahtluse liiki: kavatsust, otsest- ja kaudset tahtlust. Tahtluse liigid väljendavad isiku psüühilise suhtumise intensiivsust³² ning nende eesmärgiks on teo toimepanija psüühiliste protsesside kirjeldamine karistusõiguse jaoks³³.

Süü küsimus tekib Eesti tsiviilõiguses sageli deliktiõiguses. VÕS § 1050 lg 1 sätestab, et kahju tekitaja ei vastuta kahju tekitamise eest, kui ta tõendab, et ei ole kahju tekitamises süüdi, kui seadusega ei sätestata teisiti. Üldreeglina ei ole tähtsust, millises vormis süü

²² Pikamäe, P. Tahtluse struktuur. Tahtlus kui koosseisupäraste asjaolude teadmine. Doktoritöö. Tartu: Tartu Ülikool 2006, lk 42.

²³ Tampuu, T. (viide 15), lk 235.

²⁴ Schlechtriem, P. Võlaõigus. Üldosa. Tallinn: Juura 1999, lk 107.

²⁵ Tampuu, T. (viide 15), lk 235.

²⁶ Lahe, J. (viide 17), lk 103.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Pikamäe, P. (viide 22), lk 54.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Varul, P jt. (viide 13), VÕS § 104.

³¹ Karistusõigust on põgusalt käsitletud võrdleval eesmärgil, kuna tahtluse struktuur on tsiviil- ja karistusõiguses sarnane.

³² Pikame, P. Süütekoosseis: subjektiivne koosseis. Tallinn: Juura 2003, lk 31.

³³ Sootak, J. Karistusõigus. Üldosa. Tallinn: Juura 2010, lk 281.

deliktiõiguses esineb³⁴. Seega tekib deliktiõiguslik vastutus nii tahtluse, hooletuse kui ka raske hooletuse korral. Vastutusest vabanemiseks peab isik tõendama, et ta ei ole süüdi. Deliktiõiguses mängib rolli ka süüvõimelisus. VÕS § 1052 lg 1 alusel ei vastuta alla 14-aastane isik enda tekitatud kahju eest. VÕS § 1052 lg 2 välistab vastutuse teatud vaimsete seisundite korral, VÕS § 1052 lg 3 annab võimaluse siiski isikut arvestades vastutuse tekkimiseks, kui isik ei vastuta VÕS § 1052 lg 1-2 järgi.

Tahtluse mõiste sisustamine tsiviilõiguses on sagedasti esile kerkinud seoses aegumisega. Tehingust tuleneva nõude aegumist analüüsides leidis Riigikohus, et TsÜS § 146 lg 4 sätestatud tahtlust tuleb sisustada analoogselt deliktiõigust reguleeriva VÕS §-ga 1045 lg 1 p 8, mille kohaselt on kahju tekitamine lepinguvälises suhtes õigusvastane mh eelkõige siis, kui kahju tekitati heade kommete vastase tahtliku käitumisega³⁵. Seega jõudis Riigikohus seisukohale, et TsÜS § 146 lg 4 tähenduses on tahtliku rikkumisega tegemist siis, kui lepingupool soovib õigusvastast tagajärge ja käitub tahtlikult heade kommete vastaselt³⁶. Tartu Ringkonnakohus on aegumist analüüsides jõudnud arvamusele, et kohustuse mistahes rikkumine ei ole kvalifitseeritav tahtlusena jätta kohustused täitmata ning hageja, kes soovib tugineda võlgniku tahtlusele, peab selleks tõendama, et võlgniku kavatsused olid lepingut sõlmides jätta kohustused täitmata³⁷. Tallinna Ringkonnakohus jõudis järeldusele, et lihtsalt pikema aja jooksul kohustuste mittetäitmine ei ole käsitletav kohustuse tahtliku rikkumisena³⁸. Samas on Tallinna Ringkonnakohus jõudnud järeldusele kohtuasjas, kus nõuti rendilepingust tuleneva võla tasumist, et pahatahtlik on võlgniku väide, et ta ei teadnud rendivõla tasumise nõudest, kuigi kohtu tuvastatud materjalidest nähtus, et võlgnik on nõuet tunnistanud. Seetõttu luges Tallinna Ringkonnakohus võlgniku kohtust tahtlikult rikkunuks³⁹. Margit Vutt on analüüsides kõnealust kohtulahendit leidnud, et Tallinna Ringkonnakohus on lähtunud tõenäoliselt põhimõttest, et tahtlikku lepingurikkumist võib tuletada asjaoludest, mis esinevad pooltevahelistes suhetes ja sagedased lubadused võlg tasuda⁴⁰ võivad olla sisustatavad pahatahtlusena⁴¹.

³⁴ Tampuu, T. (viide 15), lk 235.

³⁵ RKTko 3-2-1-79-09, p 11.

³⁶ *Ibid.*

³⁷ TrtRnKo tsiviilasjas 2-07-16775.

³⁸ TlnRnKo tsiviilasjas 2-07-29123.

³⁹ TlnRnKo tsiviilasjas 2-05-984.

⁴⁰ M. Vutti hinnangul peaks sagedased lubadused võlg tasuda tooma kaasa pigem aegumise peatumise, mitte pikema aegumistähtaaja tahtluse tõttu. Käesoleva magistritöö autor nõustub M. Vutiga.

⁴¹ Vutt, M. Aegumine tsiviilõiguses. Tartu: Riigikohtu õigusteabe osakond 2009, lk 30.

1.1.3. Tahtluse mõiste veoleopingus

1.1.3.1. Tahtlusega seotud õigusnormid CMR-s ja tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste ajalooline kujunemine

1.1.3.1.1. Tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste ja CMR

Käesoleva magistritöö raames on keskse tähendusega CMR-konventsioonis⁴² kasutatav mõiste tahtlik õigusvastane tegevus (ing *wilful misconduct*, pr *dol*).

CMR art 29 lg 1 sätestab: „Vedajal ei ole õigust viidata käesoleva peatüki sätetele, millega välistatakse või piiratakse tema vastutust või millega kantakse tõendamiskohustus üle teisele lepingupoolele, kui kahju tekitati tahtlikult tema õigusvastase tegevuse või kohustuste mittenõuetekohase täitmise tõttu, mis vastavalt asja läbivaatava kohtu või tribunali kohaldatavale seadusele võrdsustatakse *tahtliku õigusvastase tegevusega*“.

CMR art 32 lg 1 sätestab: „Käesoleva konventsiooni kohaldamisalasse kuuluvatest vedudest tulenevatele nõuetele kehtib üheaastane hagi aegumistähtaeg. Kuid tahtliku õigusvastase tegevuse või sellise kohustuste mittekohase täitmise juhul, mis vastavalt asja läbivaatava kohtu kohaldatavale seadusele võrdsustatakse *tahtliku õigusvastase tegevusega*, kehtestatakse kolmeaastane hagi aegumistähtaeg“.

CMR konventsiooni originaaltekst on inglise- ja prantsusekeelne.

Originaaltekst inglise keeles:

Art 29 lg 1: „*The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to **wilful misconduct**.*“.

Art 32 lg 1: 1. „*The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to **wilful misconduct**, the period of limitation shall be three years.*“

Originaaltekst prantsuse keeles:

⁴² 1956. aasta rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR). RT II 1995, 3, 12

Art 29 lg 1: „*Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au **dol***“.

Art 32 lg 1: „*Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au **dol**, la prescription est de trois ans*“

CMR art-s 29 lg 1 sätestatud kohaldatakse CMR art 29 lg 2 alusel ka vedaja agentidele, teenistujatele ja isikutele, keda vedaja kasutab veo korraldamiseks. Kui need isikud on pannud toime tahtliku õigusvastase tegevuse, ei ole ka nende vastutus enam piiratud.

CMR artiklites 29 lg 1 ja 32 lg 1 nähtub, et konventsioon kasutab mõistet tahtlik õigusvastane tegevus (ing *wilful misconduct*, pr *dol*). Kõnealuste artiklite omapäraks on see, et need viitavad riigisisesele õigusele. Seega on tahtlik õigusvastane tegevus CMRi mõttes see, mis on seda asja läbivaatava kohtu kohaldatava seaduse järgi.

Vaid väga vähesed CMRi osalisriigid on sätestanud oma seadustes eraldi, millised süüvormid on vastavad CMR art 29 lg 1 sätestatud tahtlikule õigusvastasele tegevusele ning seetõttu on sagedasti tekkinud segadus, mis vastab CMR art-le 29 lg 1 riigisiseses õiguses⁴³. Käesolevas magistritöös on uuritud, kuidas sisustada terminit tahtlik õigusvastane tegevus Eestis ning kuidas on seda määratletud Saksamaal, Suurbritannias jt osalisriikides.

Tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste otsene tõlge ja ajalooline tähendus CMR art-s 29 lg 1 on CMRi originaalkeeltes (inglise ja prantsuse) mõnevõrra erinev. Varasemas Prantsusmaa õiguses tähendas „*dol*“ tahet kahju tekitada ehk *dolus directus*⁴⁴. Suurbritannia õiguses seevastu tähendab „*wilful misconduct*“ mitte kavatsust, vaid teadlikkust kahju tekkimise võimalikkuses ehk tahtlust võimalikkuse suhtes⁴⁵.

1.1.3.1.2. Tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste tekkimine transpordiõiguses

Tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste on ajalooliselt väljakujunenud seoses vedaja piiratud vastutuse instituudiga⁴⁶, kuna see toob kaasa vedaja vastutusele sätestatud piirangute

⁴³ MüKoHGB/Jesser-Huß, CMR art. 29, Rn 8.

⁴⁴ *Ibid*, Rn 2.

⁴⁵ *Ibid*, Rn 3.

⁴⁶ Damar, D. *Wilful Misconduct in International Transport Law*. Berlin-Heidelberg: Springer-Verlag 2011, lk 24.

äralangemise. (vt. p. 1.4.). Vedaja vastutuse piirangute äralangemise põhjuseks võib pidada asjaolu, et vedaja tahtliku õigusvastase tegevuse korral ei oleks õiglane kahjuriski jätta saatja kanda⁴⁷. Samuti ei oleks aktsepteeritav olukord, kus vedaja saaks lepingu tahtlikust rikkumisest kasu⁴⁸.

Mõiste tahtlik õigusvastane tegevus ei ole omane üksnes CMR-konventsioonile. Juba 1929. aasta õhutranspordi käsitleva Varssavi Konventsiooni art 25 lg 1 sätestab sarnase sõnastusega aluse vastuse piirangute äralangemiseks⁴⁹. Varssavi konventsiooni art 25 lg 1 sätestab: „Vedajal ei ole õigust tugineda käesoleva konventsiooni sätetele, mis vabastavad ta vastutusest või piiravad seda, kui vedaja on kahju põhjustanud tahtliku tegevuse või tegevusetusega, mis vastavalt asja arutava kohtu asukohariigi seadustele loetakse tahtliku tegevusega samaväärseks“.

Varssavi konventsiooni koostanud komitee oli seisukohal, et vedajal ei tohiks olla õigust tugineda piiratud vastutusele siis, kui kahju on põhjustatud „tahtliku lubamatu tegevusega“ (ing *intentional illicit act*, pr *actes illicites intentionnelles*)⁵⁰. Kirjanduses on leitud, et algselt mõeldi Varssavi konventsiooni loonud komisjonis tahtliku lubamatu tegevuse all olukorda, kus vedaja soovib kahjustada veost, kuid hiljem tõusetus küsimus sellest, kas ka raske hooletuse korral peaks vedaja vastutus olema piiramatu ning sellest sai alguse tänapäevani kestav õiguslik selgusetus tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste sisustamisel⁵¹.

Sarnaselt CMR-ga viitab Varssavi konventsioon tahtliku õigusvastase tegevuse osas riigisisesele õigusele. Seega on ka Varssavi konventsiooni kohaldumisasalas olevate nõuete korral oluline tähtsus riigisiseses õigusel⁵². Riigisisesele õigusele viitamise põhjuseks oli asjaolu, et Varssavi konventsiooni koostanud konsiilium ei jõudnud kokkuleppele terminis, mis oleks üheselt mõistetav nii prantsuse kui ka inglise keeles ning leiti, et mõistlikum on termini määratlemine jätta asja menetleva kohtu kätte⁵³.

1.1.3.2. Tahtlik õigusvastase tegevus Saksa õiguses

Saksamaal reguleerib riigisisesele veolepingust tuleneva vastutuse äralangemist HGB § 435 ning see on ühtlasi eeskujuks CMR art-s 29 lg 1 sätestatud mõiste tahtlik õigusvastane

⁴⁷ Varul, P jt (viide 1). VÕS § 799.

⁴⁸ Oetker, HGB § 435, Rn 1.

⁴⁹ 1929. aasta rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsioon (Varssavi konventsioon), RT II 1998, 2-4, 7.

⁵⁰ Damar, D. (viide 46), lk 49.

⁵¹ *Ibid*, lk 50.

⁵² Larsen, B.P jt (koost). Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources: Second Edition. Leiden-Boston: Martinus Nijhoff Publishers 2012, lk 332-334.

⁵³ Damar, D. Wilful (viide 46), lk 50-54.

tegevus sisustamisel⁵⁴. HGB § 435 sätestab, et vedaja vastutusele sätestatud piirangud ei kehti siis, kui kahju on tekitatud tegevuse või tegevusetusega, mis on toime pandud tahtlikult (sks *vorsätzlich*) või sellise hooletuse (sks *leichtfertig*) tõttu, kus on aru saadud, et kahju tõenäoliselt tekib. Saksamaa erikirjanduses nimetatakse seda ka tahtlikuks (teadlikuks) hooletuseks (sks *bewusster Leichtfertigkeit*), mis on sarnane raske hooletusega (sks *grossen Fahrlässigkeit*), kuid sisaldab subjektiivset elementi⁵⁵.

HGB § 435 mõttes tähendab tahtlus kõiki tahtluse vorme, sh kaudset tahtlust⁵⁶. Saksa õiguses on tegu kaudse tahtlusega siis, kui tulemus kiidetakse kätte jõudmisel heaks, kuigi teo tulemust kujutati ette vaid võimalikuna⁵⁷. Seega on vajalik, et vedaja oleks kohustuse rikkumisest teadlik ning juhul, kui vedaja uskus, et kahju ei saa tema tegevusel tekkida, ei ole tegu tahtlusega⁵⁸. Järelikult on Saksamaa käsitlus tahtlusest sarnane Eesti omaga, mõlemal juhul on tahtluse eelduseks isiku teadlikkus õigusvastasusest ning soov tagajärje suhtes. Eesti õiguses aga ei ole peetud oluliseks eristada kaudset tahtlust. Nii on ka võlaõigusseaduse kommenteeritud väljaandes märgitud, et kaudse tahtluse eristamise vajalikkus tsiviilõiguses on ebaselge⁵⁹. Samas veolepingu raames võiks kaudset tahtlust siiski eristada ning ka Eestis võiks see Saksamaa eeskujul olla tunnustatud.

Tahtlikul hooletusel (sks *bewusster Leichtfertigkeit*) on Saksa õiguses kaks külge, mis peavad olema koos tuvastatud: objektiivne ehk raske hooletus ja subjektiivne ehk teadlikkus selle esinemise kohta⁶⁰. Objektiivne külg on raske hooletus, mille tunnuseks on saatja huvide tõsine tähelepanutajätmine⁶¹. Raske hooletus sisaldab Saksa õiguses omakorda nn „topelvormelit“, mille esimeses osas tuleb küsida, kas tähelepanuta on jäänud midagi sellist, mis pidi igale isikule olema arusaadav ning teises osas seda, kas asjaolusid kogumis hinnates on rikutud hoolsust ebatavaliselt suurel määral⁶². Subjektiivne külg on teadlikkus, et kahju võib tekkida⁶³. Saksa tsiviilõigusesse tekkis mõiste sellisest hooletusest, kus teatakse kahju tekkimise võimalikkust (tahtlik hooletus – sks *bewusster Leichtfertigkeit*) alles HGB § 435 uue versiooni⁶⁴ kehtestamisega⁶⁵. Varasemalt nimetas HGB § 435 vastutuse piirangute

⁵⁴ Thume, K.H. Das neue Transportrecht. – Betriebs-Berater, 44/1998, lk 2117.

⁵⁵ Baumbach/Hopt/Merkt, HGB § 435, Rn. 1.

⁵⁶ EBJS/Schaffert, HGB § 435, Rn 4.

⁵⁷ Schlechtriem, P. Võlaõigus. Üldsosa. Tallinn: Juura 1999, lk 106.

⁵⁸ EBJS/Schaffert, HGB § 435, Rn 4.

⁵⁹ Varul, P jt. (viide 13), VÕS § 104.

⁶⁰ Baumbach/Hopt/Merkt, HGB § 435, Rn. 2.

⁶¹ *Ibid.*

⁶² Lahe, J. (viide 17), lk 103.

⁶³ Baumbach/Hopt/Merkt, HGB § 435, Rn. 2.

⁶⁴ Muudatus tehti 1998. aastal.

⁶⁵ Ferrari/Kieninger/Mankowski/Otte, CMR Art. 29, Rn 7.

äralangemise alusena raske hooletuse (sks *groben Fahrlässigkeit*) ja tahtluse (sks *Vorsatz*)⁶⁶. Muudatus tehti eesmärgil viia HGB § 435 vastavusse rahvusvaheliste konventsioonide terminoloogiaga, sh CMR-ga⁶⁷.

1.1.3.3. Tahtlik õigusvastane tegevus Suurbritannia õiguses

Suurbritannia õiguses jaguneb süü (ing *fault*) pahatahtluseks (ing *malice*), tahtluseks (ing *intention*), tahtlikuks hooletuseks (ing *recklessness*) ja hooletuseks (ing *negligence*)⁶⁸. Tahtliku õigusvastase tegevuse toob endaga kaasa vähemalt tahtliku hooletuse esinemine, kuna tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste Suurbritannias eeldab subjektiivset elementi, milleks on minimaalselt kahju tekkimise riski ettenägemine ja selle aktsepteerimine (ing *recklessness*)⁶⁹.

Pahatahtlikkus (ing *malice*) väljendab soovi teist isikut kahjustada, tahtlus (ing *intention*) aga teadlikkust ja soovi tagajärje suhtes⁷⁰. Tahtlik hooletus (ing *recklessness*) on riski ettenägemine ja selle teadlik võtmine ehk õigustamatu riskeerimine⁷¹. Tahtlikku hooletust nähakse Suurbritannia õiguses osana tahtlusest (ing *intention*)⁷². Tahtlikku hooletust eristab aga kaudsest tahtlusest (ing *oblique intention*) asjaolu, et tahtliku hooletuse korral ei ole isik tagajärje saabumises kindel, kuid teab selle võimalikkust⁷³. Selleks, et tegu oleks tahtliku hooletusega, peab olema risk, mida teadlikult võetakse, põhjendamatult⁷⁴.

Hooletus (ing *negligence*) on sellise riski tähelepanutajätmine, mida hoolas isik oleks märganud⁷⁵. Hooletuse korral ei ole Suurbritannia õiguses täidetud tahtliku õigusvastase tegevuse eeldused, kuna hooletus on üksnes objektiivne kategooria ning puudub subjektiivne element, milleks on kohustuse rikkuja tahtlikkus riski võtmisel⁷⁶.

Suurbritannia eraõiguses ei kasutata reeglina objektiivse raske hooletuse mõistet⁷⁷ ning isegi selle mõiste kasutamisel ei täidaks ka see tahtliku õigusvastase tegevuse eeldusi subjektiivse külje puudumise tõttu⁷⁸.

⁶⁶ MüKoHGB/Herber, HGB § 435, Rn 2.

⁶⁷ MüKoHGB/Herber, HGB § 435, Rn. 2.

⁶⁸ Deakin, S jt (koost). Tort law. Oxford: Oxford University Press 2012, lk 27.

⁶⁹ Damar, D. (viide 46), lk 286.

⁷⁰ Deakin, S. (viide 68), lk 27.

⁷¹ Damar, D. (viide 46), lk 270.

⁷² Deakin, S jt (viide 68), lk 28.

⁷³ Damar, D. (viide 46), lk 269.

⁷⁴ *Ibid*, lk 270.

⁷⁵ Deakin, S jt (viide 68), lk 27.

⁷⁶ Damar, D. (viide 46), lk 273.

⁷⁷ Deakin, S jt (viide 68), lk 27.

⁷⁸ Damar, D. (viide 46), lk 273

1.1.3.4. Tahtlik õigusvastane tegevus Eesti õiguses

Mõistet tahtlik õigusvastane tegevus ei ole Eesti õiguses defineeritud. Riigikohus on leidnud, et rahvusvahelise veolepingule tuleb CMR-i kõrval kohaldada ka Eesti õigust⁷⁹ ja CMR-st tulenevale vastutusele ja nõude aegumisele ei ole põhjust esitada teistsuguseid kriteeriume, kui on kehtestatud riigisiseses õiguses⁸⁰. Seega on Riigikohtu hinnangul sobivaks võrdlusaluseks VÕSi veolepingu regulatsioon⁸¹. VÕS-s on seotud säteteks VÕS § 798 ja 802 lg 1.

VÕS § 798 lg 1 sätestab:

Käesolevas jaos sätestatud vastutuse piirangud ei kehti, kui vedaja on kahju tekitanud tahtlikult või raske hooletuse tõttu.

VÕS § 802 lg 1 sätestab järgmist:

Käesolevas jaos sätestatud vedamisest tulenevate nõuete aegumistähtaeg on üks aasta. Tahtlikult või raske hooletuse tõttu tekitatud kahju hüvitamise nõuete aegumistähtaeg on kolm aastat.

Riigikohtu seisukoha järgi tuleb mõistet tahtlik õigusvastane tegevus selliselt, et see hõlmab nii rasket hooletust kui ka tahtlust⁸².

Eesti õiguse raames oleks võimalik terminit tahtlik õigusvastane tegevus sisustada ka erinevalt Riigikohtu praktikast üksnes tahtlusega VÕS § 104 lg 5 mõttes. Ringkonnakohus leidis analüüsides veolepingust tulenevate kahju hüvitamise nõuete aegumistähtaega, et kohustuse tahtliku rikkumisena CMR art 32 lg 1 teise lause mõttes tuleb käsitada niisugust rikkumist, mida kohus loeks tahtlikuks TsÜS § 146 lg 4 mõttes ning ringkonnakohtu hinnangul tähendab tahtlik õigusvastane tegevus TsÜS § 146 lg 4 kohaselt olukorda, kus lepingupool soovib õigusvastast tagajärge⁸³. Riigikohus sellise käsitlusega ei nõustunud⁸⁴.

Veolepingu tahtlik rikkumine ei hõlma siiski rasket hooletust juhul, kui vedaja ei võta kaupa vedamiseks vastu (veoleping jääb täitmata). Sel juhul ei kohaldata vedaja vastutuse ja aegumistähtaaja kohta käivat VÕSi ja CMRi eriregulatsiooni ning pikem aegumistähtaeg eksisteerib TsÜS § 146 lg 4 alusel vaid siis, kui vedaja rikkus kohustust tahtlikult (VÕS § 104

⁷⁹ RKTko 3-2-1-165-12, p 33.

⁸⁰ RKTko 3-2-1-191-13, p 12.

⁸¹ *Ibid*, p 12.

⁸² *Ibid*.

⁸³ RKTko 3-2-1-165-12, p 41.

⁸⁴ RKTko 3-2-1-191-13, p 12.

lg 5)⁸⁵. Seega tähendab tahtlus veolepingu mittetäitmisel VÕS § 104 lg 5 alusel õigusvastase tagajärje soovimist ning sellel on tähendus üksnes aegumistähtaja osas (TsÜS § 146 lg 1).

2013. aastal jõustunud Tallinna Ringkonnakohtu otsuses märgiti, et CMR-s on lõplikult ja imperatiivselt reguleeritud vastutuse alused kauba kahjustamise või kaotuse puhuks ning seetõttu ei ole kohaldatav ka VÕS § 104 lg 4 (raske hooletus). Lisaks märkis ringkonnakohtus, et *wilful misconduct* ei ole mitte raske hooletus, vaid tahtluse ja raske hooletuse vaheline süü määr⁸⁶. Siiski ei saa magistritöö autori arvates nõustuda ringkonnakohtuga selles osas, et vastutuse alused kauba kaotsimineku või kahjustuse korral on lõplikult CMR-s reguleeritud ning seetõttu ei saa VÕS § 104 lg 4 kohaldada. Samas on Saksamaa ning Suurbritannia määratlusele sarnanev ringkonnakohtu viide, et tahtliku õigusvastase tegevuse näol on tegu tahtluse ja raske hooletuse vahel asetseva süü määraga.

1.1.3.5. Tahtliku õigusvastase tegevuse määratlus teistes CMRi osalisriikides

Austrias tähendab tahtlik õigusvastane tegevus tahtlust ja rasket hooletust⁸⁷. Austria kohtupraktikas käsitletakse CMR art 29 lg 1 viidet asja menetlevale kohtule lähtuvalt *lex fori* põhimõttest ning kohaldatakse vastavaid riigisiseseid süü astmeid (tahtlus, raske hooletus)⁸⁸. Samas on seda seisukohta Austria erialakirjanduses kritiseeritud ja leitud, et CMR-konventsiooni tahtliku õigusvastase mõiste eesmärgiks ei ole hõlmata objektiivset rasket hooletust, vaid luua mõiste, mis käsitleks „tõsist lepingurikkumist“ ning selleks on vähemalt teadlik ja soovitud hooletus⁸⁹. Selliseks hooletuseks on Austria Grazi Ülikooli transpordiõiguse professori H. Jesser- Huß arvates olukord, kus kahju põhjustaja teab, et kahju võib tõenäoliselt tekkida⁹⁰.

Itaalia, Poola ja Šveitsi õiguses on tahtlik õigusvastane tegevus tahtlus ja raske hooletus⁹¹. Samuti on Rootsi õiguses vedaja raske hooletuse esinemine piisav, et see tooks kaasa tahtliku õigusvastase tegevuse⁹².

Hispaania õiguses on tahtliku õigusvastase tegevuse minimaalseks eelduseks tänapäeval teadlik hooletus, varasemalt piisas raskest hooletusest⁹³

⁸⁵ RKTko 3-2-1-3-09, p 15.

⁸⁶ TlnRnKo tsiviilasjas 2-12-21081.

⁸⁷ OGH Wien, 10.10.1974, 156, 157/74.

⁸⁸ Jesser-Huß, H. Haftungsbegrenzungen und deren Durchbrechung im allgemeinen Frachtrecht und nach der CMR in Österreich. – Transportrecht, 27/2004, 111.

⁸⁹ *Ibid.*

⁹⁰ Jesser-Huß, H. CMR art 29- Welches Verschulden mit steht dem Vorsatz. – Transportrecht, 5/1997, 169.

⁹¹ MüKoHGB/Jesser-Huß, CMR Art. 29, Rn. 10.

⁹² Schelin, J. CMR Liability in a Law & Economics Perspective. Stocholmi Ülikool. Internetis <http://www.juridicum.su.se/transport/Forskning/artiklar/Scandinavian.pdf> , (24.04.2015).

Hollandis on tahtliku õigusvastase tegevuse eelduseks subjektiivne element, milleks on teadlikkus võimalikest tagajärgedest⁹⁴. Hollandi Ülemkohus on ka koostanud tahtliku õigusvastase tegevuse subjektiivse külje tuvastamiseks testi, mille järgi vedaja peab olema mitte ainult teadlik tema käitumise spetsiifilisest ohust, vaid ka teadlik sellest, et ohu realiseerumise tõenäosus on suurem, kui võimalus, et risk ei realiseeru ning sellegipoolest vedaja jätkab selle tegevusega⁹⁵.

Kaasaegne Prantsusmaa õigus määratleb tahtlikku õigusvastast tegevust sellise tegevusega, kus isik teab, et kahju võib tõenäoliselt tekkida⁹⁶.

1.1.3.6. Eesti õiguse tahtliku õigusvastase tegevuse määratluse võrdlev analüüs

Eesti kuulub koos Austria, Šveitsi, Poola, Itaalia ja Rootsi nende riikide hulka⁹⁷, kus tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste moodustavad tahtlus ja raske hooletus (käesoleva alapunktis mõttes „esimesse gruppi“ kuuluvad riigid). Teise riikide rühma moodustavad need riigid, kus on subjektiivse elemendi olemasolu eelduseks, et tegu saaks olla tahtliku õigusvastase tegevusega. Subjektiivseks elemendiks, mis tuleb tahtliku õigusvastase tegevuse korral nende riikide õiguse või kohtupraktika alusel tuvastada, on reeglina teadlikkus sellest, et kahju võib tõenäoliselt tekkida. Üksnes objektiivse raske hooletuse korral ei ole teise gruppi kuuluvates riikides tegu tahtliku õigusvastase tegevusega. Sellisteks riikideks on nt Saksamaa, Suurbritannia, Prantsusmaa ja Hispaania. Seega on teise gruppi kuuluvates riikides vedaja piiranguteta vastutuse tekkimine tunduvalt keerulisem, kuna nende õiguse järgi tuleb vedaja vastutusele sätestatud piirangute äralangemiseks tõendada ja tuvastada ka asjaolu, kas vedaja oli teadlik kahju tekkimise tõenäolisusest.

Raske hooletus on Eesti lepinguõiguses objektiivne kategooria, mis ei sisalda endas subjektiivset elementi ning ka rikkumise ettenähtavus ja välditavus hinnatakse objektiivselt⁹⁸. Riigikohtu praktika ei sea tahtliku õigusvastase tegevuse eelduseks paljudes riikides tunnustatud tõenäolise tagajärje ettenägemist, vaid piirdub üksnes tahtluse ja raske

⁹³ MüKoHGB/Jesser-Huß, CMR Art. 29, Rn. 10b.

⁹⁴ Haak, K. Haftungsbegrenzung und ihre Durchbrechung nach der CMR in den Niederlanden. – Transportrecht 27/ 2004, 104.

⁹⁵ Hollandi Ülemkohtu otsus nr AA9308 / AA9309, Kernkamp's Netherlands Civil Court Case Summaries kaudu. Internetis <http://www.kernkamp.nl/case-law/2009/04/limitation-of-liability-and-willful-misconduct-under-art-23-cmr/> (14.04.2015).

⁹⁶ MüKoHGB/Jesser-Huß, CMR Art. 29 Rn. 10a.

⁹⁷ Käesolevas lauses nimetatud riigid ei pruugi olla ainsad, kus mõistet tahtlik õigusvastane tegevus sedaviisi määratletakse. Kõnealuses loetelus on toodud nimetatud riigid näitena ning sellega ei soovita väita, et sarnaselt ei oleks mõnes teises riigis mõistet tahtlik õigusvastane tegevus sisustatud. Nimetatud riigid on valitud loetellu seetõttu, et nende määratlusi on käesolevad magistritöös eelnevalt kajastatud.

⁹⁸ Varul, P jt. (viide 13), VÕS § 104.

hooletusega⁹⁹. Järelikult saab raske hooletuse näol tekkida Eestis vedaja piiratud vastutus seoses vedaja tahtliku õigusvastase tegevusega isegi siis, kui vedaja ei ole üleüldse tahtlik olnud ehk ka juhul, kui vedajal puudub täielikult soov tagajärje suhtes ja teadlikus õigusvastasusest. Näiteks võib vedaja parkida kogenematusse tõttu veoauto ohtlikusse kohta teadmata, et sealt võidakse see ära varastada. Sellisel juhul puudub subjektiivselt igasugune tagajärje ettenägemine või teadlikkus tõenäolisest kahju tekkimisest, kuigi objektiivselt see peaks esinema.

Seetõttu kaitseb Eesti riigisisene veolepingu regulatsioon ja Riigikohtu seisukoht, et tahtliku õigusvastase tegevuse näol on Eestis tegu tahtluse ja raske hooletusega rohkem saatjat, kui vedajat. Seejuures tekib küsimus, kas Riigikohtu selline seisukoht on ikka õigustatud, kuna mitmes Euroopa suurriigis on seatud tahtliku õigusvastase tegevuse esinemise eelduseks kohustuse rikkuja subjektiivne teadlikkus võimalikust tagajärjest. Kuigi magistritöö autor leiab, et vedaja jaoks võib teatud juhtudel olla raske hooletuse tõttu vastutuse piirangute äralangemine liigselt koormav ja kanda kahjuriske ülemäära vedaja kanda, on käesoleva töö autori hinnangul Riigikohtu seisukoht, et CMR-st tulenevale vedaja vastutusele ei ole põhjust seada teistsuguseid kriteeriume, kui riigisisese õiguses, iseenesest õigustatud. Seda seetõttu, et CMR art 29 lg 1 viitab *expressis verbis* sellele, et tahtlik õigusvastane tegevus on see, mis on seda asja läbivaatava riigi õiguse järgi. Kuivõrd Eesti õigus ei tunne teadliku või tahtliku hooletuse mõisteid, ei oleks Riigikohus saanud neid ka ise luua, sest sellisel juhul ei oleks arvestatud CMR art-s 29 lg 1 sätestatud viidet riigisisesele õigusele. Mandri-Euroopa õiguskultuuris, sh Eestis ei saaks ka kohus asuda ise „uut õigust“ looma. Alternatiivne variant oleks olnud mõiste tahtlik õigusvastane tegevus siduda üksnes tahtlusega VÕS § 104 lg 5 mõttes. Sellisel juhul oleks aga õigustamatult suures mahus jäänud kahjurisk saatja kanda.

Magistritöö autor on seisukohal, et Eesti seadusandja võiks kaaluda VÕS § 798 muutmist selliselt, et vedaja vastutuse piirangud ei kehti, kui vedaja on kahju põhjistanud tahtlikult või sellise raske hooletuse tõttu, kus vedaja oli teadlik kahju tekkimise tõenäosusest ja aktsepteeris seda. Sarnane muudatus tehti ka Saksamaa HGB §-s 435 mh eesmärgil, et see ühilduks paremini CMR-ga¹⁰⁰. Ka õiguskirjanduses on määratletud „minimaalset süüd“, mis moodustab tahtliku õigusvastast tegevuse, millegi sellisena, mis asetseb raske hooletuse ja kaudse tahtluse „vahepeal“¹⁰¹.

⁹⁹ RKTko 3-2-1-191-13, p 12.

¹⁰⁰ MüKoHGB/Herber, HGB § 435, Rn. 2.

¹⁰¹ Damar, D. (viide 46), lk 285.

Alternatiivselt VÕS § 798 sõnastuse muutmisele võiks sätte jagada kaheks lõikeks, millest üks käsitleks vastutuse piirangute äralangemist riigisisese veol korral ning teine rahvusvahelisel veo puhul. Sellisel juhul võiks jätta esimese lõike praegusega samaks ja teise lõikesse lisada raskele hooletusele subjektiivse eelduse. VÕS § 798 rahvusvaheliste vedude kohta seesuguse lõike lisamist võiks õigustada asjaolu, et rahvusvahelisel veol on vedaja iseloomulikud riskid kergemini realiseeruvad ning vedajal on võimalikke ohte raskem ette näha, kui riigisisesel veol.

1.2. Vedajalt oodatav hoolsus ja vedaja raske hooletus

1.2.1. Vedajalt oodatav hoolsus

Otsustamaks, millist hooletust saab pidada raskeks hooletuseks, mis on osa veolepingu tahtliku rikkumise kontseptsioonist, tuleb määratleda, millist hoolsust võib vedajalt oodata ehk milline on vedaja hoolsuse standard.

Hoolsuse järgimata jätmine on hooletus. Hooletus jaguneb VÕS § 104 lg 3 ja 4 järgi hooletuseks ja raskeks hooletuseks. Teoorias on hooletust sisustatud objektiivselt ja subjektiivselt¹⁰². Objektiivne hooletus on väline hooletus, milleks on objektiivsete hoolsusnormide rikkumine¹⁰³. Välisest hooletusest on tuletatud ka kutsealase hooletuse termin, mille järgi mingisse kutsealagruppi kuuluvate isikute hoolsusstandard kõrgem, kui isikute oma, kes sinna gruppi ei kuulu¹⁰⁴. Objektiivse hooletuse korral peab olema selle tagajärg ettenähtav ning välditav objektiivses mõttes¹⁰⁵. VÕS § 104 lg 3 ja 4 mõttes on tegu ainult objektiivse hooletusega¹⁰⁶. Sisemine hooletus saab kõne alla tulla deliktiõiguses, kus VÕS § 1050 lg 2 sätestab subjektiivse hooletuse hindamise kriteeriumid, milleks on mh isiku olukord, vanus, haridus, teadmised, võimed jm isiklikud omadused. Veolepingus, nagu lepinguõiguses tervikuna, ei oma subjektiivne hooletus tähendust.

Riigikohus on märkinud, et hooletuse¹⁰⁷ tuvastamiseks peab selgitama välja, mida keskmine mõistlik isik oleks hoolsalt käitudes pidanud tegema sarnases olukorras¹⁰⁸. Hooletuse tuvastamisel tuleb mh ka vaadata, milliseid ohutu tegutsemise reegleid sätestavad avalik-

¹⁰² Lahe, J. (viide 17), lk 100-106.

¹⁰³ Tampuu, T. Deliktiõigus võlaõigusseaduses. Üldprobleemid ja delikti üldkoosseisul põhinev vastutus. – Juridica 2/2003, lk 81.

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ Lahe, J. (viide 17), lk 109.

¹⁰⁶ Varul, P jt. (viide 13), VÕS § 104.

¹⁰⁷ Objektiivses, välises mõttes.

¹⁰⁸ RKTko 3-2-1-11-11, p 14.

õiguslikud eeskirjad¹⁰⁹. Riigikohus on raviviga analüüsides sedastanud, et selle kindlakstegemisel tuleb analüüsida, kas raviarst tegutses vähemalt sama kvaliteetselt nagu vastava eriala haritud ja kogenud arst¹¹⁰.

Rooma õiguses oli loodud abstraktne standard hooletuse (ld *culpa*) määratlemiseks. Selleks oli hea peremehe eeskuj (ld *diligentia boni patrisfamilias*) ehk *culpa in abstracto* ja selle hea peremehe eeskuj rikkumine tõi kaasa kerge hooletuse ehk *culpa levis'e*¹¹¹. Ka Saksa BGB esimeses versioonis lähtuti sellest ning hooletusega oli tegemist siis, kui kahju tekitaja käitumises esines erinevus hea peremehe hoolsusega (ld *bonus patrisfamilias*); hiljem ka diferentsi korral käibes oodatava hoolsusega¹¹². Vedajalt käibes oodatav hoolsus ei saa olla samasugune, kui igalt teiselt isikult oodatav hoolsus, kuna vedaja on eriteadmistega isik, kes osutab oma majandus- ja kutsetegevuses tasulist teenust. Seega võib vedajat käsitleda kui isikut, kellelt oodatakse kõrgendatud hoolsust ehk vedaja peab rakendama „vedaja hoolsust“. Riigikohus on kõrgendatud hoolsuse mõistet sisustanud lähtuvalt sellest, kas kohustatud subjekt on oma ala professionaal või mitte¹¹³. Vedaja puhul sellist küsimust tekkida ei saa, kuna veoteenuse osutaja peab olema alati professionaal. Sellele viitab ka autoveoseadus, mille § 4 sätestab üldjuhul vedajale tegevusloa omamise kohustuse. AutoVS § 5 sätestab tegevusloa taotlejale ja selle omajale mitmeid nõudeid, nt peab veoettevõttes olema vähemalt üks eriväljaõppe saanud veokorraldaja ja ettevõttel peab olema seaduses sätestatud finantssuutlikkus. AutoVS § 7 lg 1 järgi peab veoettevõtte veokorraldaja olema hea mainega isik ning olema ametialaselt pädev korraldama veosevedu ning ta on vastutav tegevusloa omaja juures veokorralduse ning veokorraldusega seotud majandustegevuse, töökorralduse, töötasustamise, tollikorralduse, töö- ja puhkeaja nõuete täitmise, liiklusohutuse, sõidukiohutuse ja keskkonnakaitse eest. Seega on vedajale sätestatud avalik-õiguslikud nõuded küllaltki ranged, võrreldes paljude teiste valdkondadega. Riigikohus on märkinud, et sõlmides lepingu professionaalse ettevõtjaga, tekib teisel lepingupoolel ootus ja õigus usaldusele¹¹⁴.

Riigikohus on leidnud, et vedaja vastutus on lähedane riskivastutusele, sest vedaja vabaneb CMR art 17 lg 2 alusel vastutusest ainult juhul, kui tõendab, et rakendas kahju ärahoidmiseks kõrgendatud, mitte üksnes tavapärast hoolsust¹¹⁵. Samuti märkis Riigikohus samas asjas, et

¹⁰⁹ Tampuu, T. (viide 15), lk 237.

¹¹⁰ RKTko 3-2-1-78-06, p 12.

¹¹¹ Ilus, E. (viide 10), lk 144.

¹¹² Lahe, J. (viide 17), lk 109.

¹¹³ RKTko 3-2-1-169-14, p 20.

¹¹⁴ *Ibid*, p 22.

¹¹⁵ RKTko 3-2-1-127-05, p 13.

selleks, et välja selgitada, kas vedaja rakendas kõrgendatud hoolsust, tuleb vedaja käitumist võrrelda kompetentse professionaalse vedaja hüpoteetilise käitumistega samadel asjaoludel¹¹⁶. Seega määrab kõrgendatud hoolsuse ulatuse kindlaks hüpoteetilise professionaalse vedaja äärmiselt hoolas käitumine samasuguses situatsioonis¹¹⁷. Riigikohus ei täpsustanud, mida võib pidada kompetentse ja professionaalse vedaja hüpoteetiliseks käitumiseks. Kirjanduses on toodud välja asjaolud, mida vedaja peaks mh kõrgendatud hoolsuse tagamiseks rakendama¹¹⁸: a) sõites piirkondades, kus on suur varguste või röövimiste risk või on veos varastele ja röövlitele ahvatlev, peab vedaja kasutusele võtma ranged ettevaatusabinõud ja instrueerima oma autojuhti selles osas ; b) vedaja peab järgmina vedamist reguleerivaid õigusakte, sh järgima autojuhi lubatud sõiduaja regulatsiooni; c) otsima veoautole ohutu parkimiskoha ja vajadusel kasutama turvaseadmeid. Sõiduki või kauba varguste või röövimiste korral sõltub vedaja kõrgendatud hoolsuse järgimise tuvastamine mh asjaolust, kuivõrd suur tõenäosus on nende kuritegude toimepanemiseks¹¹⁹.

1.2.3. Vedaja raske hooletus

Vedajalt oodatav hoolsusstandard määrab ära selle, mida võiks pidada vedamisel raskeks hooletuseks. VÕS § 104 lg 4 järgi on raske hooletus käibes vajaliku hoole olulisel määral järgimata jätmine. Raske hooletus tähendab objektiivses mõttes hoolsuse tavalise määra märgatavat ületamist, mille tõttu peaks käitumine olema rikkujaga sarnasele inimesele mõistlikult vastuvõetamatu¹²⁰. See, mida võib pidada raske hooletuse kontekstis „oluliseks määraks“ on seotud vastava tegevusala standarditega¹²¹. Kuna vedajalt oodatav tavaline hoolsus on seoses professionaalse teenuse osutamise ja eriväljaõppega kõrgem, on vedamisel ka raske hooletuse tekkimine lihtsam. Seega tuleb vedaja raske hooletuse tuvastamiseks esmalt esitada küsimus, milline on kompetentse ja professionaalse vedaja hoolsus ehk kuidas käituks selline vedaja samas situatsioonis. Alles seejärel saab tulla selle juurde, kas seda hoolsust on rikutud olulisel määral.

Rooma õiguses väljendas raske hooletus ehk *culpa lata* rasket, jämedat hooletust, kus kohustatud isik ei avaldanud isegi mitte seesugust hoolsust, mida oleks pidanud avaldama iga inimene¹²². Ulpianus ütles *culpa lata* iseloomustamiseks järgmist: „*Culpa lata est nimia negligentia, id est non intellegere quad omnes intellegunt*“ ehk „Raske hooletus on suurim

¹¹⁶ *Ibid*, p 14.

¹¹⁷ *Ibid*, p 14.

¹¹⁸ Clarke, M.A. International Carriage of Goods by Road: CMR, 6th ed. Oxon: Informa Law 2014, lk 231.

¹¹⁹ *Ibid*.

¹²⁰ Varul, P jt. (viide 13), VÕS § 104.

¹²¹ Lahe, J. (viide 17), lk 111.

¹²² Ilus, E. (viide 10), lk 144.

hooletus, see tähendab mitte teada seda, mida kõik teavad“¹²³. Vedaja puhul peaks magistritöö autori arvates seda tõlgendama selliselt, et raske hooletus vedamisel on „teada mitte seda, mida teavad kõik vedajad“ ehk jätta järgimata olulisel määral kõrgendatud hoolsuse, mida võib oodata igalt vedajalt.

Saksamaa õigusteoorias lähtutakse raske hooletuse tuvastamisel kahest kriteeriumist: esiteks sellest, kas isik on jätnud tähelepanuta midagi sellist, mis pidi olema arusaadav igale isikule ja teiseks, kas oodatavat hoolsust on kogumis rikutud ebatavaliselt suurel määral¹²⁴. Janno Lahe on oma doktoritöös toonud välja raske hooletuse iseloomustamiseks järgmise näite: kui auto tulede mittetöötamisest tekkis kahju, on kerge hooletusega tegu siis, kui isik vaatas enne sõitma hakkamist tuled üle, kuid ei märganud tulede mittepõlemist; raske hooletusega aga siis, kui isik enne sõidu alustamist üldse tulede korrasolu ei kontrollinud¹²⁵.

1.3. Põhjuslik seos vedaja tahtliku õigusvastase tegevuse ja kahju tekkimise vahel

Selleks, et veda vastutusele seotud piirangud langeksid ära, peab tahtlik õigusvastane tegevus olema põhjuslikus seoses tekkinud kahjuga ning põhjuslik seos tuleb tuvastada asja menetleva riigi õiguse järgi¹²⁶. Põhjusliku seose tuvastamisel tuleb esiteks lähtuda *conditio sine qua non* põhimõttest, mille kohaselt ajaliselt eelnev sündmus loetakse hilisema sündmuse põhjuseks, kui ilma esimese sündmuseta poleks ajaliselt hilisemat sündmust toimunud¹²⁷. Riigikohus on täpsustanud, et põhjusliku seose tuvastamisel tuleb kasutada nn elimineerimise meetodit, mille abil jäetakse isiku väidetav tegu mõtteliselt kõrvale ja uuritakse, kas kahjulik tagajärg oleks ilma selleta saanud¹²⁸. Seejuures tuleb arvestada, et ühel kahjul võib olla mitmeid põhjusi ning iga põhjus tuleb sellisel juhul *conditio sine qua non* reegli järgi eraldi tuvastada¹²⁹. Kirjanduses on toodud näide, et juhul, kui kolmas isik süütab haagise põlema, kuid autojuht vaatab seda pealt või ei võta tarvitusele abinõusid tulekahju kustutamiseks, tekib küsimus vedaja tahtlikust õigusvastasest tegevusest ning tuleb analüüsida, kas tagajärg oleks olnud samasugune siis, kui autojuht oleks käitunud teisiti¹³⁰. Näiteks ei ole põhjusliku

¹²³ *Ibid.*

¹²⁴ Lahe, J. (viide 17), lk 110.

¹²⁵ *Ibid.*, lk 112.

¹²⁶ Damar, D. (viide 46), lk 244.

¹²⁷ RKTko 3-2-1-45-08, p 17.

¹²⁸ RKTko 3-2-1-53-06, p 11.

¹²⁹ Tampuu, T. (viide 15), lk 186.

¹³⁰ Damar, D. (viide 46), lk 244.

seosega tegu siis, kui autojuht on küll rikkunud töö- ja puhkeajale sätestatud reegleid¹³¹, kuid liiklusõnnetus juhtub nõuetele vastava rehvi purunemisel¹³².

Pärast põhjusliku seose tuvastamist *conditio sine qua non* reegli abil tuleb leida vastus ka küsimusele, kas tegevus saab pidada ka kahju põhjuseks õiguslikus mõttes¹³³. Adekvaatsusteooria alusel tuleb põhjusliku seose tuvastamisel elimineerida ettenähtamatud kahjud, mis asuvad väljaspool tõenäosust ehk anda hinnang, milliseid tagajärgi võis objektiivne hindaja näha ette kahjusündmuse tekkimise hetkel¹³⁴. Kirjanduses on ka märgitud, et isegi juhul, kui vedaja käitumine on kvalifitseeritav tahtliku õigusvastase tegevusena, jääb kohtus nõue rahuldamata, kui puudub õiguslik põhjuslikkus (ing *legal cause, proximate cause*)¹³⁵. Kui kahju ei ole teo adekvaatseks põhjuseks, siis ei kuulu kahju VÕS § 127 lg 4 alusel üldse hüvitamisele¹³⁶.

1.4. Vedaja piiratud vastutus ja selle põhjendatus

1.4.1. Vedaja vastutusele sätestatud piirangud

Tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste on seotud vedaja piiratud vastutuse instituudiga. Nimelt langevad vedaja vastutusele CMR art-s 23 lg 3 sätestatud vastutuse piirangud CMR art 29 lg 1 kohaselt ära, kui vedaja on kahju põhjustanud tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu. Lisaks CMR-le on vedaja vastutust piiratud ka teistes rahvusvahelistes konventsioonides ning vastutuse piirangud on sätestatud ka enamike riikide õiguses¹³⁷. Kuna veolepingu tahtliku rikkumise kontseptsioon on tekkinud vedaja vastutuse piirangute tõttu, vajab ka piiratud vastutuse instituut lähemat uurimist.

CMR art 23 lg 3 sätestab:

„Hüvitis ei tohi ületada 8,33 SDRi kauba iga brutokilogrammi kohta“.

VÕS § 795 sätestab :

Vastavalt käesoleva seaduse §-le 794 maksmisele kuuluv hüvitis veose või selle osa kaotsimineku või kahjustumise eest on piiratud 8,33 SDR-iga (Rahvusvahelise Valuutafondi

¹³¹ Mis oleks teatud juhul käsitletav tahtliku õigusvastase tegevusena või raske hooletusena.

¹³² Nõuetele vastava rehvi purunemine väljendab veolepingule omast iseloomulikku juhuslikkust, kuna ka osa nõuetele vastavatest rehvidest puruneb põhjustel, mida vedaja ei saa kontrollida. Olukord oleks erinev, kui puruneks sedavõrd kulunud rehvi, millega sõitmine oleks lubamatu. Sel juhul võib rehvi vahetamata jätmist käsitleda raske hooletusena.

¹³³ Tampuu, T. (viide 15), lk 188.

¹³⁴ Kingisepp, M. Kausaalõpetused ja võlaõigus. – Juridica 3/2003, lk 159.

¹³⁵ Damar, D. (viide 46), lk 245.

¹³⁶ Kingisepp, M. (viide 134), lk 159.

¹³⁷ MüKoHGB/Herber, HGB § 431, Rn 3.

arveldusühik) kaotsi läinud või kahjustunud veose või selle osa brutokaalu iga kilogrammi kohta.“

Mõlemast normist nähtub, et vastutuse piirang on sätestatud lähtuvalt kauba kaalust. SDR on Rahvusvahelise Valuutafondi arveldusühik, mis koosneb eurost, Jaapani jeenist, Suurbritannia naelast ja USA dollarist. Rahvusvahelise Valuutafondi arveldusühik (SDR) loodi 1969. aastal ning selle eesmärgiks oli tekitada riikidevahel kasutatav reservvaluuta¹³⁸. Magistritöö hetkel on ühe SDRi väärtus 1,28 eurot. Vedaja vastutuse piirmääraks sätestatud 8,33 SDRi väärtus on seega praegusel hetkel 10,66 eurot.

Konstrueeritud näited piiratud vastutuse kohaldamisest (juhul, kui vedaja ei ole kahju tekitanud tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu):

Näide 1.4.1/1:

Saatja saadab Eestist Itaaliasse 2000 tahvelarvutit kaaluga 3000 kg ja väärtusega 1 mln eurot. Veoauto satub Poolas liiklusõnnetusse ja veos saab sedavõrd kahjustada, et muutub kasutuskõlbmatuks.

Vedaja vastutus tuleb arvutada järgnevalt: $3000 \text{ kg} * 8,33 \text{ SDRi} * 1,28 = 31987,20$ eurot.

Näide 1.4.1/1:

Saatja saadab Eestist Saksamaale koorma saematerjali kaaluga 24000 kg ja väärtusega 17000 eurot. Veoauto süttib Leedus põlema ja koorem hävib.

Vedaja võimalik suurim vastutus tuleb arvutada järgnevalt: $24000 \text{ kg} * 8,33 \text{ SDRi} * 1,28 = 255897$ eurot. Kuna kahju tekkis summas 17000 eurot, vastutab vedaja 17000 euro eest ning piiratud vastutust kohaldada vaja ei ole (sellise kaalu juures vastutaks vedaja maksimaalselt 255897 eurot eest).

Seega on vedaja vastutus suurem, kui tegu on raske kaubaga. Enamikel juhtudel on raske kaup aga väiksema väärtusega (nt puit, metall, kivi). Standardse poolhaagise¹³⁹ ruumalaks on 92 m³ ja pikkuseks 13,6 ldm¹⁴⁰ ning maksimaalseks lubatud veose kaaluks $\approx 25000 \text{ kg}$ ¹⁴¹.

¹³⁸ Eesti Pank. Veebileht, Internetis <http://www.eestipank.ee/sdr> (12.04.2015).

¹³⁹ Poolhaagis on sadulvedukile haagitav haagis, mis osaliselt toetub veduki sadulale. Tegu on enimkasutatava haagisega rahvusvahelises kaubaveos.

¹⁴⁰ Laadimismeeter. See tähistab haagise põrandapinda, kuhu on võimalik kaupa laadida.

¹⁴¹ Maksimaalne lubatud veose kaal sõltub veduki ja haagise tühimassist, veduki telgede arvust ning riikide lubatud teljekoormusest ning autorongi lubatud maksimaalsest täismassist.

Lisaks veose kaotsiminekele või kahjustumisele sätestavad nii CMR kui ka VÕS piirangu ka veotähtaja ületamisele. CMR art 23 lg 4 sätestab, et veotähtaja ületamisel tekkiva kahju hüvitusnõude suurus ei tohi ületada veotasu. VÕS § 795 lg 4 järgi on vedaja vastutus piiratud veotasu kolmekordse summaga. Seega sätestab CMR vedamise aja ületamise eest mõnevõrra leebema vastutuse piirangu- VÕSi järgi saab veotähtaja ületamise eest nõuda kahju hüvitamist maksimaalselt kolme veotasu ulatuses, CMRi alusel ühe veotasu suuruses. Seesuguse erinevuse põhjuseks võiks pidada asjaolu, et riigisiseste vedude puhul ei tohiks veotähtajast kinnipidamine olla sama suur probleem, kui rahvusvaheliste vedude puhul¹⁴².

Maanteevedudel kehtestatud vastutuse piirmäär jääb oma suuruselt merevedude ja lennuvedude vahele. Rahvusvaheliselt on merevedudele kehtestatud vedaja vastutuse piirmääraks vastavalt Haag-Visby reeglitele¹⁴³ kaks SDRi veose iga brutokilogrammi kohta. Eestis reguleerib merevedusid kaubandusliku meresõidu seadus (KMSS). KMSS § 30 lg 1 sätestab, et kui vedajale ei ole enne lastimise algust esitatud andmeid kauba liigi ja väärtuse kohta ning neid andmeid ei ole kantud konossementi või mereveokirja, vastutab vedaja kauba kaotsimineku või kahjustumise korral kuni 666,67 SDRi kaubaühiku eest või 2 SDRi ulatuses kaotsiläinud või kahjustatud kauba brutokaalu kilogrammi eest, olenevalt sellest, kumb summa on suurem. Õhutranspordis on vedaja vastutuse piirmääraks kaubaveol vastavalt Montreali konventsiooni¹⁴⁴ art 22 lg 3 17 SDRi iga brutokilogrammi kohta.

Vedaja vastutuse piirangud on kohaldatavad ka vedamisega seotud lepinguvälistele võlasuhetele¹⁴⁵.

1.4.2. Vedaja piiratud vastutuse ajalooline kujunemine

Esialgsed vedaja piiratud vastutuse reeglid olid seotud merendusega. Arvatakse, et vedaja piiratud vastutuse instituut tekkis juba 11.sajandil Itaalia laevanduses, kui võeti vastu Amalfi seadused¹⁴⁶. Lõuna-Itaalias asuv Amalfi linn oli olulisel kohal tollases kaubanduses ja merenduses¹⁴⁷. Kirjanduses on ka leitud, et vedaja piiratud vastutuse kujunemine võib olla seotud Roomas õiguses esinenud printsiibiga *noxae deditio*, mis oli esimeseks vastutust

¹⁴² Varul, P jt. (viide 1), VÕS 795.

¹⁴³ 1924. aasta rahvusvaheline konventsioon teatud reeglite ühtsustamiseks seoses konossementidega. Täiendatud protokollidega 1968. ja 1979. aastal. Eesti ei ole kõnealust konventsiooni ja selle lisaprotokolle ratifitseerinud.

¹⁴⁴ 1999. aasta Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon). RT II 2003, 7, 24

¹⁴⁵ Geigel, K. Haftpflichtprozess. Aufl. 26. München: Beck 2011, Rn 214.

¹⁴⁶ Damar, D. (viide 46), lk 6.

¹⁴⁷ Matthew, D. The Norman Kingdom of Sicily. Cambridge: Cambridge University Press 1992, lk 73.

piiravaks põhimõtteks¹⁴⁸. *Noxae deditio* printsiibi järgi vabanes peremees vastutusest looma või orja tekitatud korral siis, kui ta andis kahju tekitaja (looma või orja) välja kannatanule¹⁴⁹.

Hiljem levis vedaja piiratud vastutuse idee mujalegi: 1603. aastal võeti vastu Hamburgi Statuut, 1614 Hansa Liidu Eeskirjad, 1667 Rootsi merenduskoodeks ja 1721 Rotterdami Eeskiri; nende alusel koostati 1807. aastal Napoleoni Koodeksis sisalduv piiratud vastutus mereveol. Kõik nimetatud õigusaktid piiravad laevaomaniku vastutust laeva väärtusega ja annavad mh võimaluse vastutusest vabaneda siis, kui laevaomanik annab kahju hüvitamiseks ära oma laeva¹⁵⁰. Seega lähtuti nendes ajaloolistes õigusaktides *noxae deditio* põhimõttest. Vedaja piiratud vastutuse teket on ajalooliselt seostatud mh sooviga laevandussektorit toetada ja motiveerida sinna investeerima; riskide jagamisega lepingupoolte vahel (vedaja riskis laevast ilmajäämisega, saatja kaubast) ning suure väärtusega veoste vedamisega¹⁵¹.

1.4.3. Vedaja piiratud vastutuse seos tahtliku lepingurikkumise kontseptsiooniga

Tulenevalt CMR art 17 lg 1 ja 23 lg 3 on tahtliku õigusvastase tegevuse esinemine ainus olukord veolepingus, mil vedaja vastutus on piiratud. Kui ei eksisteeriks vedaja vastutusele sätestatud piiranguid, ei eksisteeriks ka tahtliku õigusvastase tegevuse mõistet. Sel juhul vastutaks vedaja tekitatud kahju eest täies mahus, nagu Eesti lepinguõiguses üldiselt ning rikkumise etteheidetavus omaks tähendust üksnes vabandatavuse juures¹⁵².

1.4.4. Piiratud vastutuse ja piirangute äralangemise olemus

Vedaja piiratud vastutuse näol ei ole tegemist süülise vastutusega¹⁵³. See tähendab, et vedajal tekib kauba kaotsimineku, kahjustumisest või veotähtaja ületamisest tekkinud kahju korral vastutus sõltumata tema süüst (või kohustuse rikkumisest tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu) ning vastutus on välistatud üksnes siis, kui kohustuse rikkumise põhjustasid asjaolud, millest vedaja ei võinud hoiduda ja mille tagajärgi ta ei suutnud vältida (CMR art 17 lg 1) või vääramatu jõud (VÕS § 103 lg 1), kui kohaldatakse veole VÕSi sätteid. Seega on vedaja piiratud vastutuse näol tegu piiranguga vastutuse ulatuse suhtes.

Kuigi piiratud vastutus on iseloomulik veolepingule, võivad pooled tulenevalt lepinguvabaduse põhimõttest leppida kokku piiratud vastutuse ka muudes lepingutes. Samuti

¹⁴⁸ Damar, D. (viide 46), lk 6.

¹⁴⁹ Lehiste, T. Röövimise tsiviil- ja karistusõiguslik käsitus Rooma vabariigi ja impeeriumi perioodil. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool 2013, lk 48.

¹⁵⁰ Damar, D. (viide 46), lk 7.

¹⁵¹ *Ibid*, lk 14.

¹⁵² Kull, I jt. Võlaõigus I. Üldosa. Tallinn: Juura 2004, lk 192.

¹⁵³ RKTko 3-2-1-18-03, p 19.

võivad lepingupooled mistahes lepingus sätestada, et võlgniku piiratud vastutus ei kehti siis, kui võlgnik on kohustust rikkunud tahtlikult või raske hooletuse tõttu. Sellisel juhul on oluline jälgida, et tegu ei oleks teist lepingupoolt ebamõistlikult kahjustava tüüptingimusega VÕS § 42 lg 2 mõttes.

Piiratud vastutus esineb ka kaudselt äriühinguõiguses. ÄS § 135 lg 1 järgi ei vastuta osanik osaühingu kohustuste eest ning ÄS § 221 lg 2 alusel ei vastuta aktsionär aktsiaseltsi kohustuste eest. Kuigi nimetatud sätted välistavad osaniku ja aktsionäri vastutuse üldse, vastutab osanik ja aktsionär siiski kaudselt oma tehtud investeeringute (sissemakstud osa- ja aktsiakapitali) ulatuses, kuna äriühingu pankroti korral jääb ta sellest ilma.

Ka tahtluse ja raske hooletuse koos esinemine õiguslike tagajärgede tekitajana ei ole omane üksnes veolepingule ning sarnaseid regulatsioone võib võlaõigusseadusest leida teisigi. Eelkõige on ümber pööratud kahjuriskide kandmist ja vastutuse tekkimist lähtuvalt sellest, *kuidas* on pandud kohustuse rikkumine toime ehk milline on selle etteheidetavus. Sisult sarnane regulatsioon¹⁵⁴ oli olemas juba Rooma õiguses: nimelt vastutas võlgnik kohustuse mittetäitmisel üksnes tahtluse (ld *dolus*) ja raske hooletuse (ld *culpa lata*) eest siis, kui lepinguga osutati teeneid teistele isikutele (nt tasuta kasutamise lepingu puhul)¹⁵⁵. Saksa õiguskirjanduses on tahtluse ja raske hooletuse koos esinemist nimetaud ka kvalifitseeritud süüks¹⁵⁶.

VÕS §-ga 798 olemuslikult sarnaseid regulatsioone on VÕS-s teisigi. VÕS § 221 lg 1 võimaldab ostjal asja lepingutingimustele mittevastavusele tugineda sõltumata sellest, et ta asja üle ei vaadanud või selle lepingutingimustele mittevastavusest õigeaegselt ei teatanud, kui asja lepingutingimustele mittevastavus on tekkinud müüja tahtluse või raske hooletuse tõttu. Sama on sätestatud töö lepingutingimustele mittevastavuse osas ka töövõtulepingu regulatsioonis VÕS § 645 lg 1 p 1 alusel. Kuigi VÕS § 221 lg 1 ja VÕS § 645 lg 1 p 1 ei reguleeri vastutuse ulatust, nagu VÕS § 798, on need teleoloogiliselt siiski sarnased: mõlemal juhul on regulatsiooni eesmärgiks kaitsta oma kohustust tahtlikult või raskelt hooletult rikkunud lepingupoolt. Kui veolepingu regulatsioonis ei ole seadusandja tahtluse ja raske hooletuse korral pidanud tarvilikuks sätestada vedajale piiratud vastutust, siis müügilepingu kõnealuse regulatsiooni puhul pole peetud vajalikuks kohaldada asja ülevaatamise ja

¹⁵⁴ Sarnasus seisneb magistr töö autori arvates selles, et mõlemal juhul (veolepingus ja Rooma „teene osutamise“ lepingus on „ala“, kus tahtluse või raske hooletuse puudumisel võlgnik ei vastutaks; samuti on etteheidetavuse aste sama- tahtlus ning raske hooletus.

¹⁵⁵ Ilus, E. (viide 10), lk 141.

¹⁵⁶ Oetker, HGB § 435, Rn 1.

lepingutingimustest mitteteatamise sätetest tulevalt lepingutingimustele mittevastavusele tuginemise piirangut.

Tasuta kasutamise leping korral vastutab kasutusse andja VÕS § 390 lg 1 alusel lepingu rikkumisega tekitatud kahju eest üksnes oma tahtluse või raske hooletuse korral.

Liisingulepingu puhul vastutab VÕS § 409 lg 4¹ alusel tarbija ainult tahtluse ja raske hooletuse korral asja kahjustamise eest, kui teda ei teavitatud õigeaegselt taganemisõigusest. Sama sätestab VÕS § 414 lg 2³ asja kahjustamise eest. Ka lepinguvälistes võlasuhetes võib leida sarnase regulatsiooni: käsundita asjaajamise juures sätestab VÕS 1022 lg 2: kui asjaajamise eesmärk on soodustatut vahetult ähvardava olulise ohu tõrjumine, vastutab käsundita asjaajaja soodustatule asjaajamisel tekitatud kahju eest üksnes tahtluse või raske hooletuse korral. Sarnase regulatsioon on ka VÕS §-s 1024 lg 2 mittenõuetekohase asjaajamise juures.

1.4.5. Vedaja piiratud vastutuse põhjendatus

Vedaja piiratud vastutust on kirjanduses võrreldud suitsetamisega: „raske õigustada, kuid ka raske loobuda“¹⁵⁷. Sellise võrdluse põhjuseks on ilmselt asjaolu, et vastutuse piiramisel põrkuvad lepingupoolte huvid: vedaja sooviks on võimalikult piiratud vastutus sageli esinevate kahjude korral, saatja huviks on aga saada täielik kahjuhüvitis kauba kahjustumisel või kaotamisel.

Vedaja vastutuse piiramise eesmärgiks on vedajat kaitsta „hävitavalt suure“ kahjunõude vastu, anda vedajale võimalus oma vastutus kindlustada mõistliku summa eest ning muuta riske vedamisel ettehinnavamaks¹⁵⁸. Samuti võib piiratud vastutuse regulatsiooni põhjuseks pidada asjaolu, et veose kaotamine, kahjustumine ning veotähtaja ületamine on veolepingule iseloomulikud riskid, mis aeg-ajalt esinevad ka hoolsal vedajal¹⁵⁹.

Vedamine on tegevusalana seotud tunduvalt suuremate riskidega, kui paljud teised majandusvaldkonnad. Riske, mis realiseerumisel võivad kaasa tuua vedaja vastutuse, on palju. Tüüpilisteks riskideks vedamisel on liiklusõnnetused, vargused, röövimised, sõiduki tehnilised rikked, kauba paigast nihkumised ja -ümberminekud. Kõiki neid riske ühendab asjaolu, et veoettevõtja jaoks ei ole nende riskide realiseerumine prognoositav ja sageli on see üldse väljaspool veoettevõtja kontrolli. Näiteks ei saa veoettevõtte juhtkond vahetult

¹⁵⁷ Damar, D. (viide 46), lk 14.

¹⁵⁸ EBUS/Schaffert, HGB § 431, Rn 1.

¹⁵⁹ Varul, P jt (viide 47), § 792.

kontrollida, mida teeb sõiduki meeskond kaugel välismaal olles – võimatu on saada kindlalt teada, kuidas mingil ajahetkel vedukijuht sõidab (nt kas ta ületab kiirust või ristmikku punase tulega) või kas leitud parkimiskoht on 100 % turvaline. Kindel ei saa olla isegi selles, et uue sõidukiga ei võiks juhtuda tehnilisi rikkeid. Magistritöö autori teada on näiteks juhtum, kus uuel poolhaagisel lõhkes Suurbritannias rehvi, mis omakorda purustas haagise õhkpadja¹⁶⁰. Seetõttu keelas kohalik politsei sõiduki edasiliikumise ning tulemuseks oli veotähtaja ületamine. Vedaja jaoks oli antud juhul äärmiselt raskelt prognoositav seesuguse riski realiseerumine ning vedajal praktiliselt puudus võimalus seda ennetada.

Vastutuse piiranguid võiks õigustada ka asjaolu, et transport on oluline majandusharu, mille toimimisest sõltuvad paljud teised valdkonnad. Kuna vedamine on seotud prognoosimatute riskidega, võib vedaja piiramatul vastutusel viia olukorran, kus ettevõtete hulk, kes soovivad vedamisega tegeleda, ei suuda enam nõudlust turul katta või võib ettenägematult suur kahju halvata mõne vedaja töö. Transpordisektori olulisust iseloomustab antiikses Roomas öeldud lause: „*Navigare necesse est, vivere non necesse*“ (vedamine on paratamatus, elamine aga ei ole). Need sõnad lausus Gnaeus Pompeius ajal, mil ta varustas roomlasi toiduga ja Rooma suunas pidi väljuma vilja täis laev, kuid merel tekkis ootamatult torm ning meremehed kahtlesid, kas alustada sõitu või mitte¹⁶¹. Kirjanduses on ka leitud, et vedaja piiratud vastutuse süsteem võimaldab vedajatel omada suuremat sõidukiparki ning arendab ka vedamisega seotud muid valdkondi, näiteks kindlustussektorit¹⁶².

Vedaja vastutusele seatud piiranguid on ka kritiseeritud. Kirjanduses on välja toodud, et vastutuse piirangud ei ole tänapäeval enam aktuaalsed, kuna vedajal on võimalik oma vastutus kindlustada ning kindlustusandjad oleks nõus kindlustama ka piiramatut riski (nt olevat selline kindlustus isiklik vastutuskindlustus USA-s)¹⁶³. Samas Eesti õiguses tuleb VÕS § 426 alusel leppida kokku kindlustussumma, mis piiritleb kindlustusandja täitmise kohustuse¹⁶⁴. Suurema kindlustussummaga vastutuskindlustus on aga reeglina kallim. Seetõttu peaks vedaja maksma vastutuse piirangute puudumisel kõrgemat kindlustuspreemiat, kuigi paljud veosed ei ole nii väärtuslikud, et oleks vaja suure kindlustussummaga vastutuskindlustust. Samas on võimalik igakordselt väärtuslik veos kindlustada ning seda ka vedaja vastutuspiirangute säilimisel. Sel juhul ei läheks osa kindlustussummast „kaotsi“, samas ei tõuseks vedaja püsikulud kindlustuse näol ning kaubavedu oleks soodsam.

¹⁶⁰ Õhkpadid on haagise vedrustuse element.

¹⁶¹ Jackson, T. N. *Navigare necesse est, vivere non necesse. Sine loco, sine anno*. Internetis: <http://journals.lub.lu.se/ojs/index.php/anf/article/viewFile/11747/10426> (19.04.2015), lk 79.

¹⁶² Damar, D. (viide 46), lk 13.

¹⁶³ *Ibid*, lk 15.

¹⁶⁴ Lahe, J. Kindlustussumma ja kindlustusväärtuse tähendus kindlustuslepinguõiguses. – *Juridica* 2/2006, lk 97.

Lisaks on leitud, et vedaja vastutuse piirangute kehtestamise ajaloolised põhjused on nüüdseks osaliselt möödunud ning tänapäeval ei ole risk transpordil enam nii suur ja seetõttu ei ole piirangud enam õigustatud¹⁶⁵. Tõepoolest on tehnoloogia arenenud ning tänapäeva veondust ei saa võrrelda keskaegse laevandusega, kuid vedamise iseloomulikud riskid on siiski ka tänapäeval püsivad (vt. p 1.4.4 esimene osa).

Vaatamata kindlustuse ja tehnoloogia arengule ei ole magistritöö autori hinnangul tänapäeval kaotanud vedaja vastutuse piirangud oma põhjendatust ülal nimetatud põhjustel.

¹⁶⁵ Damar, D. (viide 46), lk 11-14.

2. VEOSEGA JA VEOAHELAS OSALEVATE SUBJEKTIDEGA SEOTUD ERISUSED TAHTLIKU LEPINGURIKKUMISE KONTSEPTSIOONIS

2.1. Ohtlikud veosed (ADR)

Vedaja tahtliku lepingurikkumise kontseptsiooni raames võib eelkõige raske hooletuse tuvastamisel küsimusi tekitada olukord, kus veoseks on tavakaupade asemel ohtlikud veosed. Seda seetõttu, et ohtliku veose korral on saatjal teatamiskohustus ohu esinemisest ning selle kohustuse täitmisel peab vedaja võtma tarvitusele erimeetmed vedamisel lähtuvalt ohu laadist. Seega on ohtlike veoste vedamisel vedaja vastutus ja selle ulatus seotud saatja teatamiskohustuse täitmisest ja vedaja rakendatavast hoolsusest ohtlike veoste veol. Järgnevalt on uuritud, mida tähendab vedaja jaoks saatja teavitamiskohustuse täitmine ning millised on erisused vedajalt oodatava hoolsuse määramisel, kui veoseks on ohtlikud kaubad.

CMR art 22 lg 1 sätestab erisused ohtlike veose veole. Selle järgi on saatja kohustatud vedajale teatama ohu laadist ja ettevaatusabinõudest, mida vedaja peaks rakendama. Kui vedajale on antud vastavalt CMR art 22 lg 1 informatsioon veose ohtlikkusest ja ohu tüübist, ei ole enam vedaja kohustatud veose sisu ja ohtlikust kontrollima¹⁶⁶. Kõigi kahjude eest, mis on tekkinud seoses saatja poolt vale informatsiooni edastamisega, vastutab saatja¹⁶⁷

Rahvusvahelist ohtlike ainete vedu reguleerib ADR-konventsioon¹⁶⁸ ja nimetab ka ohtlike veoste kategooriad. Siiski ei ole ADR-s loetletud ohtlike ainete nimekiri CMR art 22 osas ammendav ning võib esineda veel ohtlike aineid, mis on ohtlikeks veosteks CMRi mõttes, kuid sellele ei kohaldata ADRi¹⁶⁹. CMR art 22 lg 1 alusel on tõendamiskoormus veose ohtlikkusest teatamise osas saatjal. Kui veose ohtlikkusest on vedajat teavitatud, on vedaja kohustatud võtma tarvitusele abinõud, mis vastavad veose ohtlikkusele. Enamik ohtlike veoseid kuulub ADRi kohaldamisalasse, mis sätestab avalik-õiguslikud erireeglid ohtlike veoste veole. Näiteks peab ADR veost vedavas sõidukis olema erivarustus: iga sõiduki jaoks tõkisking, valgustatud ja toestatud ohutustähised, vedelik silmade loputamiseks, ohutusvest, ohutu käsilamp, kaitsekindad, silmade kaitsevahendid ja lähtuvalt ohu klassist muud vahendid¹⁷⁰. Ohtlike vedude (ADR) teostamiseks peab sõiduki meeskond olema läbinud eriväljaõppe. Ohtlike veoste autoveo eeskirja (OVAE) § 4 lg 2 alusel peab autojuhil kaasas olema ADR nõuete kohane koolituse tunnistus ja sõiduki rahvusvahelisele ohtlike veoste

¹⁶⁶ Clarke, M.A. (viide 118), lk 223.

¹⁶⁷ *Ibid.*

¹⁶⁸ 1957. aasta ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (ADR), RT II 1996, 29, 104.

¹⁶⁹ Clarke, M.A. (viide 118), lk 222.

¹⁷⁰ 1957. aasta ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (ADR), RT II 1996, 29, 104, jaotis 8.1.5.

autoveole lubamise tunnistus. ADR-konventsioon sätestab ka erilised käitumiseeskirjad ADR vedude puhuks, nt ei ole autojuhil sõidukis ja selle ümbruses lubatud suitsetada; õnnetuse korral peab autojuht andma häirekeskusele täpset teavet seoses veetavate ainetega, kasutama sõltuvalt situatsioonist sõidukis olevat erivarustust ja täitma muud erinõuded¹⁷¹. Samas ei ole vastavalt ADR-ohutusjuhendile sõiduki meeskonnal kohustust hakata veoruumis puhkenud tulekahju kustutama¹⁷².

Kuna ohtlike veoste vedamisel on ADR-konventsioon ja teised õigusaktid sätestanud vedaja jaoks erireeglid, toob see vedaja jaoks kaasa lisaks vedaja tavalisele kõrgendatud hoolsusele veel täiendava hoolsuskohustuse. Selleks, et tuvastada käibes vajaliku hoolsuse olulisel määral rikkumine, tuleb sellele anda hinnang lähtuvalt tegevusala standarditest¹⁷³ (täpsemalt p. 1.4). Mida suurem on kahju tekkimise võimalikkus, seda kõrgemat hoolsust oodatakse kohustatud subjektilt¹⁷⁴. Tegevus, mis tavaveose puhul ei ole käsitletav isegi mitte hooletusena, võib seda olla ohtliku veose korral. Näiteks kivikoorma kõrval suitsetamist ei saa autojuhile ette heita. Samas veose juures, mis sisaldab lõhkeainet, on suitsetamine kindlasti raske hooletus ja selle tulemusel kahju tekkimine on magistritöö autori arvates käsitletav tahtliku õigusvastase tegevusena CMRi mõttes ja raske hooletusena VÕSi kohaselt. Sarnaselt suitsetamisele lõhke- või tuleohtliku veose läheduses võib ohtlike veostega seotud spetsiifiliseks raskeks hooletuseks pidada ka muid ohtlike veoste vedamise nõuete olulisi rikkumisi: näiteks kauba vale paigutust, mis võib põhjustada teatud keemiliste reaktsioonide toimumise; vedamiseks mittesobiva veovahendi kasutamist (nt vedelkütuse veol maandamata sõiduki kasutamist); vajaliku erivarustuse mittekasutamist, kui see oleks aidanud kahju ära hoida. Samas ei ole põhjendatud lugeda raskeks hooletuseks (tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks) selliseid ohtlike veoste vedamise nõuete rikkumisi, millel puudus põhjuslik seos kahju tekkimisega. Näiteks lekkis koormas happemahuti ning kohale kutsutud politsei tuvastas, et sõiduki meeskonna varustuses puudus gaasimask. Tegu võib olla küll avalik-õigusliku rikkumisega, kuid sellel puudub seos kahju põhjustamisega.

Käibes võib esineda olukordi, kus ühes haagises on koos ohtlike veostega ka tavaveosed. Seega võib tekkida situatsioon, kus rikuti ohtlike veoste vedamisel oodatavat hoolsust olulisel määral (raske hooletus), mille tagajärjel tekkis kahju ka tavaveostele. Seejuures võis vedaja aga olla hoolas sellel määral, mis on vajalik tavaliste veoste vedamiseks. Siiski ei saaks

¹⁷¹ *Ibid.*

¹⁷² ADR-kohased kirjalikud ohutusjuhendid. Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon. Internetis http://www.eraa.ee/doc/KIRJALIK_OHUTUSJUHEND_11.pdf, (24.03.2015).

¹⁷³ Lahe, J. (viide 17), lk 111

¹⁷⁴ MüKoBGB/Grundmann BGB, § 276, Rn 5.

lageda vedajat oma kohustusi olulisel määral mitterikkunuks tavaveose saatja suhtes, sest paigutades haagisesse lisaks tavaveostele ka ohtlikud veosed laienes magistritöö autori arvates ohtlike veostega seotud täiendav hoolsuskohustus ka tavaveose saatja suhtes. Jättes rakendamata ohtike veostega seotud ettevaatamatusabinõud ja tekitades sellega teisele veosele kahju, on vedaja olnud raskelt hooletu ka oma teiste veoste lepingupartnerite suhtes iseenesest.

2.2. Ekspedeerijate osalemine kaubaveos

Kaasaegses kaubaveos osalevad sageli ekspedeerijad või end ekspedeerijana määratlevad isikud. Ekspedeerija võib kaubaveos osaleda kolmes erinevas rollis: agendina, veolepingu enda nimel ja saatja arvel sõlmijana ning vedajana¹⁷⁵.

Traditsiooniliselt on nähtud ekspedeerimises agenditeenust kas kaubasaatja või vedaja suhtes: esimesel juhul otsib ekspedeerija saatja jaoks välja vedaja, kellega saatja sõlmib ekspedeerija esindusel lepingu; teisel juhul aitab ekspedeerija vedajal leida saatja ehk ekspedeerija abistab vedajat kliendi leidmisel¹⁷⁶. VÕS-s vastab ekspedeerija agendina tegutsemisele VÕS § 855 lg 3 lause teine pool.

Samuti võib ekspedeerija tegutseda sisuliselt komisjonärina ehk sõlmida veolepingu enda nimel, kuid saatja arvel¹⁷⁷. Selline ekspedeerija tegutsemine vastab VÕS § 654 lg 1 sätestatud legaalseadusele¹⁷⁸:

VÕS § 854 lg 1 alusel on kohustub ekspedeerimislepinguga üks isik (ekspedeerija) korraldama veose vedamise teise isiku (saatja) arvel, saatja aga kohustub maksma ekspedeerijale tasu.

Nii ekspedeerija tegutsemisel agendina kui ka komisjonärina ei garanteeri ekspedeerija saatjale, et kaubad jõuavad sihtkohta¹⁷⁹ ning ekspedeerija peamiseks kohustuseks on hoolikalt valida sobiv vedaja kaubasaatja jaoks¹⁸⁰. Kui aga isik on võtnud endale lepingulise kohustuse kaup toimetada sihtkohta, on tegu veolepinguga. Enamikes riikides ei kohaldata ekspedeerimislepingule CMRi ja ekspedeerimisleping on reguleeritud riigisisese õigusega¹⁸¹.

¹⁷⁵ Ramberg, J. Unification of the Law of International Freight Forwarding. Unidroit'i raames avaldatud artikkel. *Sine loco*: 1998, lk 6.

¹⁷⁶ *Ibid*, lk 6-8.

¹⁷⁷ *Ibid*, lk 7.

¹⁷⁸ Varul, P jt (viide 47), § 855.

¹⁷⁹ *Ibid*, lk 425.

¹⁸⁰ Pengelly, P.D. The „Q&A“ on freight forwarders: who are they? What they do? When are they liable? – News Concerning Recent Subrogation & Recovery Issues. Toronto: 2007.

¹⁸¹ Clarke, M.A. (viide 118), lk 24.

Kui aga ekspedeeriija tegutseb sisuliselt vedajana rahvusvahelises kaubaveos, tuleb kohaldada lepingule CMRi¹⁸².

Järelikult eristatakse õiguslikus mõttes seda, kas tegu on ekspedeerimise või vedamisega, lähtuvalt poolte võetud kohustustest. Riigikohus on märkinud, et juhul, kui saatja esitas veotellimuse isikule, kes võrris selle täitmiseks, kuid ei asunud ise vedu teostama, vaid tellis veo omakorda tegelikult vedajalt, vastab see leping veolepingu tunnustele¹⁸³.

Sageli nimetavad vedajad end ekspedeerijateks või logistikaettevõteteks. Selle põhjuseks võib pidada asjaolu, et vedamise kõrvale pakutakse ekspedeerimisele omaseid teenuseid, milleks võib olla näiteks jaotusveo korraldamine, kauba ladustamine, kauba pakkimine või tollivormistuse korraldamine.

Märkimist väärib, et valdavalt on Eesti ekspedeerimis- ja logistikaettevõtted õiguslikus mõttes vedajad ning nendega sõlmitud lepingutele tuleb seetõttu kohaldada CMRi või VÕSi veolepingu regulatsioone. Üldreeglina ei ole end ekspedeerimis- või logistikaettevõteteks nimetavatel isikutel endale kuuluvaid vedukeid ja autojuhte, samas võivad need ettevõtted omada või üürida enda nimel haagiseid. Ekspedeerimis- või logistikaettevõtte sõlmib oma kliendiga (saatjaga) lepingu, mille alusel võetakse kohustus toimetada veotasu eest kaup sihtkohta. Selle juurde võidakse pakkuda erinevaid lisateenuseid. Reaalse vedajaga sõlmib aga veolepingu ekspedeeriija või logistikaettevõtte. Sageli võivad need reaalsed vedajad olla ekspedeerimis- või logistikaettevõtte püsivateks partneriteks.

Eelpool kirjeldatud ekspedeerimis- ja logistikaettevõtete peamiseks ülesandeks veoahelas on komplekteerida veosed oma koostööpartnerite ja teiste transpordiettevõtete autoparke kasutades. Seega sõlmib ekspedeerimis- ja logistikaettevõtte paljudel juhtudel veolepingu mitme saatjaga mitme veose kohta ning reaalse vedajaga toimub vedu ühe veolepingu alusel. Näiteks laadib reaalne vedaja ekspedeeriija- või logistikaettevõtte tellimusel ühe sõiduki peale kolm erinevat kaup Hannoverist, Berliinist ja Poznanist ning toob Eestisse. Samuti võib ekspedeerimis- või logistikaettevõtte terminali toodud kaupade laialivedu teostada mitmed erinevad vedajad.

Seetõttu mõistetakse õigusväliselt üldjuhul ekspedeerimises sellist logistikateenuse osutamist, kus ekspedeeriija- või logistikaettevõtte võtab endale ka kohustuse kaup sihtkohta toimetada. Järelikult ei vasta VÕSi ekspedeerimislepingu regulatsioon sellele, mida käibepraktikas ekspedeerimisena mõistetakse.

¹⁸² *Ibid.*

¹⁸³ RKTKo nr 3-2-1-32-15, p 11.

Näiteks rahvusvaheliselt tuntud ekspedeerimisettevõtte AS DSV Transport märgib oma kodulehel¹⁸⁴ riikide kaupa veoteenused, samuti võimaliku veoaja ja annab võimaluse veebivormi kaudu teha päring veo hinna kohta. Seejuures aga pakutakse kõnealusel veebilehel ka kauba kindlustamise, laologistika ja tollimaakleri teenuseid. Sarnaselt on üles ehitatud ka teiste suuremate ekspedeerijate teenustevalik. Seega on tänapäevane ekspedeerimine kombinatsioon vedamisest ja sellele osutatavatest kõrvalteenustest.

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) on koostanud oma üldtingimused (EEAÜT 2000), mida kohaldatakse Eesti Ekspedeerijate Assotsiatsiooni liikmetele ja üldtingimuste kohaldamises kokku leppinud teistele isikutele, kui pooled ei ole leppinud kokku teisiti¹⁸⁵. Kõnealused tingimused jagavad ekspedeerija vastutuse kaheks: vastutuseks vedajana ja vastutuseks vahendajana. EEAÜT § 2 lg A alusel vastutab ekspedeerija kui vedaja siis, kui ta veab kaupa oma veovahendiga (on tegelik vedaja) või kui ta on veolepingus või muul viisil võtnud endale vedaja vastutuse (on lepinguline vedaja). EEAÜT § 2 lg A p 2 järgi loetakse ekspedeerija vedajaks, kui ta on väljastanud oma nimel veodokumendi; ta on oma teenust turustanud või teinud pakkumise viisil, näiteks teatanud oma veohinna, mis võimaldab eelda, et ekspedeerija on endale võtnud vedaja vastutuse; tegu on maanteeveoga. EEAÜT § 2 lg B järgi vastutab ekspedeerija vahendajana, kui ei ole EEAÜT § 2 lg A p 2 sätestatud eeldused täidetud.

EEAÜT § 24 sätestab ekspedeerija vastutuse, kui ta on tegutsenud vahendajana. Kõnealuse sätte järgi ei vastuta ekspedeerija kolmandate isikute tegevuse või tegevusetuse eest kauba veo, peale- ja mahalaadimisel, üleandmisel, tollimisel, ladustamisel, raha sissenõudmisel või muude ekspedeerija vahendatavate teenuste osutamisel eeldusel, et ekspedeerija tõendab piisavat hoolikust kolmanda isiku valimisel.

Juhul, kui ekspedeerija tegutseb siiski traditsioonilise ekspedeerijana ning sõlmitud lepingu kohustused vastavad VÕS §-le 854, tuleneb ekspedeerija vastutus VÕS §-st 861, mis sätestab, et ekspedeerija peab hüvitama veose, mille vedamist ta korraldab, kaotsiminekest või kahjustumisest tekkinud kahju ning kõnealune säte viitab järgmistele VÕSi veolepingu sätetele: VÕS § 793 ja 794, § 795 lg 1 ja 2 ning § 796-799. Riigikohus ei ole VÕS § 861 lg 1 sisu seletanud, samuti on VÕS § 861 lg 1 tekitanud kirjanduses küsitavusi. VÕSi kommenteeritud väljaandes on märgitud, et ekspedeerija kohustus veose kaotsiminekest või kahjustumisest tekkinud kahju hüvitamiseks peaks esinema vaid nendel juhtudel, kui veos on

¹⁸⁴ DSV Transport AS veebileht. Internetis www.dsv.ee (14.04.2015)

¹⁸⁵ Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA) üldtingimused, jõustunud 01.01.2001. aastal.

ekspedeerija „hoole all“ , välja arvatud juhul, kui ekspedeerija asub vedaja asemele, tegu on kindlaksmääratud kulutustega ekspedeerimislepinguga või ühise veo korraldamisega¹⁸⁶. VÕSi kommentaarides on leitud, et kui VÕS § 861 lg 1 kehtiks ka muul juhul, oleks ekspedeerija vastutus liigselt omane veolepingule¹⁸⁷.

2.2. Vedaja ja tegelik vedaja

Juhul, kui isik teostab vedu kasutades selleks teist vedajat ja olles ise võtnud kohustuse kaup sihtkohta toimetada, on oluline määratleda, millega on tegu CMRi mõttes ja kes vastutab kauba kaotsimineku, kahjustumise või veotähtaja ületamise korral ning kelle tegevus toob kaasa vastutuse piirangute äralangemise.

CMR art 34 sätestab, et kui ühe lepinguga kindlaksmääratud tingimustel korraldavad vedu järgemööda mitu vedajat, siis igaüks neist kannab vastutust kogu veo eest ning igaüks järgnevatest vedajatest muutub seoses kauba saatelehe vastuvõtmisega veolepingust osavõtjaks saatelehel toodud tingimustel. Riigikohus on märkinud, et CMR art 34 peamine mõte on anda kauba saatjale alus otsenõude esitamiseks kõigi veos osalevate vedajate vastu¹⁸⁸. CMR artikliga 34 on sarnane säte riigisiseses õiguses VÕS § 800 lg 1, mis sätestab, et juhul, kui veost veab kas täielikult või osaliselt teine isik (tegelik vedaja), vastutab ta veose kaotsimineku, kahjustumisest või veotähtaja ületamisest tekkinud kahju eest samal viisil kui vedaja, kui kahju tekkis ajal, mis veost vedas tegelik vedaja. VÕS § 800 lg 3 sätestab, et vedaja ja tegelik vedaja vastutavad solidaarvõlgnikena. VÕSi kommentaarides on seletatud, et VÕS § 800 abil kindlustatakse kahjustatud isikut tema lepingupartneri maksejõuetuse korral ja muudetakse lihtsamaks nõude esitamise menetluslikku külge¹⁸⁹.

CMR art 3 sätestab üldreegli, mille kohaselt vedaja vastutab nii oma tegevuse ja hooletuse kui ka oma agentide, teenistujate ja kõigi teiste isikute tegevuse ja hooletuse eest, kelle teenuseid ta kasutab, kui need agendid, teenistujad ja teised isikud tegutsevad neile pandud kohustuste piires. Eesti õiguses kehtestab sarnase põhimõtte TsÜS § 132 lg 1, mille alusel vastutab isik teise isiku käitumise ja temast tulenevate asjaolude eest nagu oma käitumise või endast tulenevate asjaolude eest, kui ta kasutab seda isikut pidevalt oma majandus- või kutsetegevuses ja selle isiku käitumine ning temast tulenevad asjaolud on seotud isiku majandus- või kutsetegevusega. CMR art 29 lg 1 sätestab, et vastutuse piirangud langevad ära ka siis, kui tahtliku õigusvastase tegevuse on toime pannud vedaja agent või teenistuja või mis

¹⁸⁶ Varul, P jt (viide 47), § 861.

¹⁸⁷ *Ibid.*

¹⁸⁸ RKTko 3-2-1-28-03, p 9.

¹⁸⁹ Varul, P jt (viide 47), § 800.

tahes teine isik, kelle poole vedaja on pöördunud vedude korraldamiseks, kui need agendid, teenistujad või teised isikud tegutsevad neile pandud kohustuste piires.

Seega juhul, kui veolepingut rikub tahtliku õigusvastase tegevusega allvedaja või ka tema allvedaja, siis langevad vedaja vastutusele sätestatud piirangud ära ka isiku (esimese vedaja) jaoks, kes sõlmis saatjaga veolepingu.

Järelikult on saatjal võimalus esitada veose kaotsiminekul, kahjustumisel ja veotähtaja ületamisel kahju hüvitamise nõue nii selle vedaja vastu, kes on tema lepingupartneriks kui ka vedaja vastu, kes kaupa tegelikult vedas ja seejuures tugineda ka tahtlikule õigusvastasele tegevusele isegi siis, kui saatja lepingupartner pole isiklikult tahtliku õigusvastast tegevust toime pannud.

2.4. Ekspedeerimis- või logistikaettevõtte juhised ja vedaja tahtlik õigusvastane tegevus

Eraldi vajab analüüsimist tihti esinev olukord, kus veo tellinud vedajana tegutsev ekspedeerimis- või logistikaettevõtte (kirjanduses nimetatud ka printsiipiaaliks¹⁹⁰) annab oma allvedajale juhise toimetada kaup CMR – saatelehel olevast aadressist erinevale aadressile või on ekspedeerimis- ja logistikaettevõttega sõlmitud allvedaja veolepingus mahalaadimise aadress CMR – saatelehel olevast aadressist erinev. Selle põhjuseks on mh asjaolu, et paljudesse mahalaadimiskohtadesse ei pääse suure veoautoga ligi või on majanduslikult otstarbekas vedu jätkata teise sõidukiga ja saata veose toonud veoauto näiteks uuele laadimisele. Samuti võib ekspedeerimis- või logistikaettevõtte korraldada oma allvedajate abil kogu veo sedaviisi, et kasutab erinevatel veoetappidel erinevaid vedajaid. Arvukatel juhtudel ei vasta ka CMR – saatelehe olev kauba saaja aadress tegelikkusele või veolepingus märgitud aadressile. Selle põhjuseks on mh asjaolu, et CMR-saatelehti koostavad sageli laotöötajad, kes ei ole veolepingut ise koostanud ja allkirjastanud ning CMR – saatelehe koostanud isikud ei pruugi olla teadlikud õigest saaja aadressist. Tegelik mahalaadimise aadress on CMR-saatelehel olevast sihtkohast tihti erinev ka seetõttu, et saaja juriidiline aadress võib olla erinev tema lao aadressist ning esineb koguni juhuseid, kus saaja ladu, kauplus või tööstuskompleks asuvad erinevas linnas või erinevas riigis. Seetõttu võib CMR- saatelehel olev sihtkoht olla ebaõige. Näiteks on magistritöö autori valduses CMR – saateleht, kus on märgitud saatja asukoht Eestis ning saaja asukoht Hollandis, kuigi veolepingu järgi viidi kaup Poola. Praktikast on sageli esinevad sellised CMR – saatehanded ka transpordil Euroopast Venemaale, Valgevenesse, Kasahstani jt kolmandatesse riikidesse, kuna ekspedeerimis- ja logistikaettevõtte konsolideerib kaubad Eestis või mõnes teises riigis ning vedu kolmandasse

¹⁹⁰ Clarke, M.A. (viide 118), lk 25.

riiki jätkab teine veoauto. Selle põhjuseks on mh asjaolu, et ühendusesisesel veol kasutatakse tihti erinevaid haagiseid, kui tollirežiimiga riikidesse vedamiseks¹⁹¹ ning vedajal, kes laadib veose mõnes tolliühendusse kuuluvas riigis, ei ole kas kolmanda riigi viisat või veoluba¹⁹². Seejuures ei pruugi kauba saatja olla ümberlaadimistest teadlik ning mahalaadimise aadress jääb sellel põhjusel CMR – saatelehel veo esimese etapi sooritanud vedaja mahalaadimisadressist erinevaks.

Eesti kohtutes oli menetluses kaasus järgmistel asjaoludel¹⁹³: Saaja¹⁹⁴ tellis veo ekspedeerimis-ja logistikateenuseid osutavalt ettevõttelt (edaspidi vedaja 1), kes lubas veose toimetada Saksamaalt Eestisse. Vedaja 1 sõlmis selle tarvis omakorda veolepingu reaalse vedajaga (edaspidi vedaja 2,) kes laadis Saksamaal saatja juures veose peale. Veo kohta koostas vedaja 2 CMR-saatelehe, kuhu märgiti kauba saatja ja saaja (isik, kes oli vedajaga 1 veolepingu sõlminud) ning vedaja 2 (reaalne vedaja) ning CMR-saatelehel olid saatja ja vedaja 2 (reaalse vedaja) allkirjad. CMR saatelehe järgi tuli kaup toimetada Tallinna. Seejuures oli CMR saatelehel täpsustamata aadress kuhu kaup Tallinnas viia. CMR saatelehel puudus märges vedajast 1¹⁹⁵. Veo kestel andis vedaja 1 juhise vedajale 2, et kaup tuleb laadida maha Riias. Vedaja 2 laadis kauba maha Riias ning pärast seda läks kaup kaotsi ega jõudnud saajale. Saaja¹⁹⁶ esitas vedaja 2 vastu hagiavalduse ja nõudis kaotsiläinud kauba eest kahju hüvitamist.

Vedaja 2 vaidles hagile vastu mh seetõttu, et ta on veo tellija (vedaja 1) ees oma kohustused täitnud ja saatja peaks kahju hüvitamist nõudma vedaja 1 käest, kellelt ta veoteenuse tellis.

Harju Maakohus leidis, et vedaja 2 on tahtlikult eiranud kauba käsutamise õigust omanud saatja juhiseid ning saatedokumendis kajastatud veolepingu tingimusi kauba üleandmise koha osas, toimetades kauba saatedokumendis märgitule vaatamata Tallinna asemel Riiga ning nimetatud käitumist saab käsitada kui tahtlikult õigusvastast tegevust.

¹⁹¹ Näiteks on veol mitmetesse kolmandatesse riikidesse on vajalik tolli väljaantud tunnistus haagise lubamiseks tollitõkendiga veole. Selliseid haagiseid eristab ühendusesisesel veol kasutatavatest haagistest võimalus need tolliasutusel sedaviisi tõkendiga sulgeda, et veo käigus poleks võimalik kaubale pääseda juurde. Samas on olemas, kuid vähest kasutamist leidnud ka sellised haagised, mis on ühtlasi sobivad nii ühendusesisesel kui ka ühendusevälisel veol- nn TIR-kardintentpoolhaagised.

¹⁹² Paljudesse ühendusevälistesse riikidesse veo sooritamiseks peab vedaja taotlema selle riigi veoluba. Sellisteks riikideks on nt Venemaa ja Valgevene. Vt Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon, <http://www.eraa.ee/?op=body&id=10>.

¹⁹³ RKTko 3-2-1-54-14, millega tühistati Tallinna Ringkonnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-11-20569 ja saadeti asi samale ringkonnakohtule uueks läbivaatamiseks. Uut otsust ei ole Tallinna Ringkonnakohus veel magistritöö valmimise ajaks teinud.

¹⁹⁴ Eesti ettevõtte, ükskõik, kas ta on saatja või saaja, sõlmib enamikel juhtudel veolepingu Eesti vedajaga.

¹⁹⁵ Impordil on saaja veolepingu sõlmimine sage praktika.

¹⁹⁶ Kõnealuses kaasuses isik, kellele saaja oli nõude loovutanud.

Harju Maakohus ka märkis, et vedaja 1 juhiskäsi kaup viia Tallinna asemel Riiga ei välista vedaja 2 vastutust, sest kauba käsutamise õigus on CMR art 12 alusel üksnes saatjal ja vedajal 1 puudus õigus saatjat esindada.

Ringkonnakohus leidis, et tegu ei ole tahtliku õigusvastase tegevusega, kuna tahtlus TsÜS § 146 lg 4 järgi eeldab lepingupoole tahtlikku heade kommete vastast tegu või tegevusetust ja soovi teisele lepingupoolele õigusvastaselt kahju tekitada või omandada tema arvel ebaausalt eelist. Praegusel juhul vedajal 2 ei olnud Ringkonnakohtu hinnangul seesugust soovi. Riigikohus tühistas Ringkonnakohtu otsuse, kuna tahtliku õigusvastase tegevuse kontseptsioon sisaldab ka rasket hooletust Riigikohtu hinnangul ja Ringkonnakohus peab uues otsuses analüüsima, kas vedaja 2 on olnud ka raskelt hooletu. Ringkonnakohus ei ole magistratöö valmimise ajaks veel uut otsust teinud.

Kõnealuse kaasuse valguses tekib küsimus, kas ekspedeerimis- või logistikaettevõtte juhistel maha laetud kauba hilisema kaotsimineku eest vastutab allvedaja ning kui seda jaatada, siis kas tegu on allvedaja tahtliku õigusvastase tegevusega ja kas allvedajal tekib ekspedeerimis- või logistikaettevõtte suhtes tagasinõude õigus. Samuti on oluline määratleda, kas kauba vahepeale mahalaadimine CMR-saatelehest erineval aadressil on üldse lepingurikkumine. Nimetatud küsimused on aktuaalsed, kuna tänapäeval on logistika- ja ekspedeerimisettevõtete osalemise tõttu kaubaveos muutunud mahalaadimine CMR - saatelehel olevast saaja asukohast erinevas asukohas tavaliseks praktikaks ning ka hoolas vedaja ei oska selles midagi õigusvastast näha.

Allvedaja vastutust tuleb ilmselt jaatada, kui vedu toimub ühe veolepingu ja ühe CMR saatelehe alusel, kuna CMR art 34 sätestab, et kui ühe lepinguga kindlaksmääratud tingimustel korraldavad vedu järgemööda mitu vedajat, siis igaüks neist kannab vastutust kogu veo eest ning igaüks järgnevatest vedajatest muutub seoses kauba saatelehe vastuvõtmisega veolepingust osavõtjaks saatelehel toodud tingimustel. Kui kohus on tuvastanud, et keegi vedajatest, nt saatjaga veolepingu sõlminud vedaja, on veolepingut tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu rikkunud, siis CMR art 34 annab saatjale võimaluse esitada nõue kõigi vedajate vastu ning vedajad vastutavad solidaarvõlgnikena (vt p 2.2.).

Olukord on erinev, kui vedu ei toimu ühe veolepingu alusel, mis on ekspedeerimis- või logistikaettevõttega sõlmitud. Sellisel juhul ei saa kohaldada CMR art 34 ning vedajad ei ole siis solidaarvõlgnikud. Kuivõrd CMR art 34 kohaldamise eeldus on CMR – saatelehe vastuvõtmine eelnevalt vedajalt, siis võib kohtumenetluses tekkida olukord, kus vedaja, kes ei

olnud tegelikuks vedajaks¹⁹⁷, väidab, et tema ei vastuta CMR art 34 järgi, kuna temale ei ole CMR – saatelehe üle andnud mõni veoahelas eespool olev vedaja või pole CMR-saateleht üldse tema käes olnudki¹⁹⁸. Kirjanduses on leitud, et sellised väited siiski ei õigusta CMR art 34 mittekohaldamist, kuna veoahelas „kõrgemal“ olevad vedajad on CMR – saatelehe võtnud üle enda teenistujate või lepingupartnerite kaudu¹⁹⁹.

Kuigi järjestikused vedajad vastutavad teiste veos osalenud vedajate tekitatud kahjude eest solidaarvõlgnikena (sh juhul, kui vastutuse piirangud on mõne vedaja tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu äralangenud), ei ole magistritöö autori hinnangul siiski õiguspärane lugeda vedajat, kes andis veose maha CMR- saatelehest erineval aadressil ekspedeerimis- või logistikaettevõtte juhistel või temaga sõlmitud veolepingu alusel, veolepingut tahtlikult rikkunuks. Selle asemel tuleks võimalik tahtlik õigusvastane tegevus tuvastada selle vedaja kohustuste rikkumise tasandil, kes andis juhise kauba mahalaadimiseks ebaõigesse asukohta või valis veo jätkajaks ebausaldusväärse isiku. Ainuüksi fakt, et kaup anti maha CMR – saatelehel olevast asukohast erineval aadressil, ei too magistritöö autori arvates veel kaasa kohustuse rikkumist tahtliku õigusvastast tegevuse tõttu. Seda esiteks seetõttu, et allvedaja ei reeglina teadlik saatjaga sõlmitud veolepingu sisust ning tegelikust sihtkohast. CMR – saateleht on küll *prima facie* tõend veolepingu sõlmimisest, kuid ei ole (printsipiaalne) veoleping ise. CMR art 4 sätestab, et CMR-saatelehe puudumine, ebaõigsus või kaotamine ei mõjuta veolepingu olemasolu ja kehtivust. Kui printsipiaalses veolepingus sätestatud mahalaadimiskoht on erinev, kui CMR saatelehel olev sihtkoht, on CMR - saateleht selles osas ebaõige ja juhinduda tuleb veolepingust. Teiseks rikuks allvedaja ekspedeerimis- ja logistikaettevõttega sõlmitud veolepingut, kui annaks kauba maha mujal, kui temaga sõlmitud veolepingus ettenähtud asukohas. VÕS § 76 lg 1 alusel tuleb kohustus täita vastavalt lepingule. Samuti on kirjanduses märgitud, et sõltuvalt ekspedeerimise tüübist võib printsipiaalne vedaja olla ise saatjaks²⁰⁰. Lepingupoolele ei saa teha etteheidet tahtluse või raske hooletuse kohta, kui ta on kohaselt täitnud oma lepingulised kohustused. Kuivõrd käesoleva punkti raames väljatoodud kohtuotsustes viidati saatja kauba käsutamiseõigusele, ei ole magistritöö autori arvates CMR art 12 eesmärgiks välistada kauba ümberlaadimist ekspedeerimis- või logistikaettevõtte korraldusel ning takistada jaotusveo toimimist. Seda kinnitab asjaolu, et veoleping on töövõtulepingu tüüpi leping ning VÕS § 635 lg 3 alusel ei pea seda täitma isiklikult. Seega ei saa veose mahalaadimine veo käigus olla ei iseenesest ei

¹⁹⁷ Näiteks saatjaga veolepingu sõlminud vedaja (kirjanduses nimetatud ka printsipiaaliks) või tema allvedaja, kes sõlmis omakorda lepingu allvedajaga (tegelik vedaja).

¹⁹⁸ Clarke, M.A (viide 38). lk 171

¹⁹⁹ *Ibid*

²⁰⁰ Clarke, M.A. (viide 118), lk 23

kohustuse rikkumiseks ega ka tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks. Vedaja võib kasutada veo käigus erinevaid vedajaid ning nende või kolmandate isikute kaubaterminale. Veose sellesse sihtkohta toimetamise kohustuse, mis on lepitud kokku saatjaga sõlmitud veolepingus võtab endale printsiipaalne vedaja, kes sõlmib veolepingu saatjaga ning kauba käsutusõiguse rikkumine sihtkoha muutmisel peaks olema hinnatav saatjaga sõlmitud veolepingu rikkumise määratlemisel. Ekspedeerimis- ja logistikaettevõtte täidab saatjaga sõlmitud veolepingu mh selle abil, et sõlmib allvedajatega veolepingud, kus sätestatakse nende osa veol. Näiteks ei oleks õigustatud oodata vedajalt, kes pidi veol Suurbritanniast Kasahstani teostama ekspedeerimis- või logistikaettevõtte tellimusel veo üksnes Suurbritanniast- Poola, et ta veaks kauba edasi ka Kasahstani, kui selleks soovib ekspedeerimis- või logistikaettevõtte kasutada teist vedajat. Sellisel juhul ei saa lugeda seda vedajat, kelle kohustus oli vedu teha osaliselt Suurbritanniast Poola, oma lepingulisi kohustusi rikkunuks ega saatja suhtes sõlmitud veolepingut tahtlikult rikkunuks.

Samuti välistaks allvedaja kohustus mahalaadimiskoha osas järgida üksnes CMR-saatelehes olevat aadressi saatja käsutusõiguse CMR art 12 alusel, kuna saatja teostab käsutusõigust sellest oma lepingupartnerile teatades ning kohustuse käsutusõiguse järgmiseks täidab vedaja mh oma lepingupartnerite, sh allvedajate kaudu, kui ta neid kasutab. Seega juhul, kui saatja on vastavalt CMR art 12 teostanud kauba käsutusõigust, teatab vedaja oma allvedajale uue mahalaadimise aadressi. Kui allvedaja seda ei täidaks, ei saaks käsutusõigus toimida. Seejuures ei ole reeglina saatja teadlik allvedajatest ega ei oma ka nende kontakte, samuti ei ole allvedajal tavaliselt saatja kontakte, et küsida saatjalt kinnitust. Magistritöö autori arvates ei ole allvedaja kohustuseks ka saatjalt sellekohase kinnituse küsimine, kuna tema jaoks on saatja rollis sisuliselt temalt veo tellinud vedaja, kelle kaudu saatja teostab mh käsutusõigust. CMR art 12 tõlgendamisel tuleb mh arvestada, et CMR- konventsioon koostati aastakümneid tagasi ning sel ajal ei olnud veel tänapäevane logistikasektor praegusel kujul välja arenenud. Samuti ei olnud CMR-konventsiooni ajal kasutuses Internet ja kirjalik suhtlemine vedajaga oli tunduvalt keerulisem, kui tänapäeval. Seetõttu ilmselt omistati CMR-saatelehele konventsiooni koostamise ajal suuremat tähendust.

Seega oleks magistritöö autori arvates pidanud maa- ja ringkonnakohus tsiviilasjas nr 3-2-1-54-14 analüüsima, kas printsiipiaalse vedaja juhul kauba ümberlaadimiseks ebausaldusväärse kohas on kohustuse rikkumine tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu. Ainuüksi fakt, et allvedaja järgis oma lepingupartneri juhust, ei ole käsitletav tahtlusena või ka raske hooletusena. Seetõttu oleks Riigikohus pidanud magistritöö autori hinnangul ringkonnakohtu otsuse

tühistama nii materiaalõiguse- kui ka menetlusnormi olulise rikkumise tõttu TsMS § 692 lg 1 p 1 ja 2 alusel nimetatud põhjustel.

Kui tuvastatakse, et printsiipiaalset veolepingut on saatja suhtes tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu rikutud ja seetõttu on vedaja vastutuse piirangud äralangenud ning saatja esitab CMR art 34 alusel nõude selle vedaja vastu, kelle tegevus ei toonud kaasa tahtliku õigusvastase tegevuse, tekib küsimus, kas nõude täies mahus täitnud vedaja võib kahju põhjustanud vedaja vastu esitada regressnõude ja kas ta saab nõuda välja ka saatjale tasutud kahjuhüvitisest selle vastutuse piiranguid ületava osa.

CMR art 37 reguleerib vedajate vahelist sisesuhet ja annab vedajale, kes on tasunud kahjuhüvitage, õiguse esitada regressnõue teistele veos osalenud vedajatele. CMR art 37 p a alusel peab vedaja, kes on süüdi kulude või kahju tekitamises, kandma ainuisikuliselt vastutust kahju hüvitamise eest, olenemata sellest, kas hüvitage maksis välja tema või mõni teine vedaja. Seega juhul, kui kahju põhjustas teine vedaja, kui see vedaja, kes kahjuhüvitage välja maksis, peab kahju põhjustanud vedaja maksma kahju hüvitanud vedajale selle tagasi regressi korras. Järelikult juhul, kui ebaõige mahalaadimiskoha andis allvedajale tema lepingupartnerist vedaja või tekkis kahju teise vedaja muu kohustuse rikkumise tõttu, peab viimane tasuma allvedajale regressi korras allvedaja tasutud kahjuhüvitage.

Riigisisises õiguses reguleerib solidaarvõlgnike omavahelisi suhteid VÕS § 69. VÕS § 69 lg 2 sätestab, et kohustuse täitnud solidaarvõlgnikule läheb üle võlausaldaja nõue teiste võlgnike vastu (solidaarvõlgniku tagastusnõue), välja arvatud talle endale langevas osas. Solidaarvõlgnike omavahelise vastutuse jagunemise ulatust kahju hüvitamisel reguleerib erinormina ka VÕS § 137 lg 2. Selle järgi võetakse vastutuse jagunemisel arvesse kõiki asjaolusid, eelkõige kohustuse rikkumise raskust või muu käitumise õigusvastasuse laadi, samuti riisiko astet, mille eest iga isik vastutab. Riigikohus on märkinud, et VÕS § 137 lg 2 kohaldamiseks tuleb eeldada, et solidaarvõlgnike osad sisesuhtes on võrdsed, nagu sätestab VÕS § 69 lg 1²⁰¹. Seega juhul, kui printsiipiaalse veolepingu rikkumine ei olnud tingitud nõude täitnud vedaja kohustuste rikkumisest, ei oma VÕS § 137 lg 2 tähendust, kuna ei saa eeldada, et solidaarvõlgnikud sellisel juhul vastutaksid sisesuhtes osavõlgnikena VÕS § 63 lg 1 mõttes. Seda põhjusel, et ühine võlgnevus osavõla raames on illusoorne ning osavõlgnike vastutus tekib eraldi esinevatel asjaoludel, mh võlgniku kohustuse rikkumise tõttu²⁰². Kui

²⁰¹ RKTKo 3-2-1-127-12, p 13.

²⁰² Varul, P jt (viide 13), § 202.

vedaja ei ole temalt veo tellinud vedaja ees kohustusi rikkunud, ei saa ka nende vahel kahju hüvitamise võlasuhe eksisteerida ning osavõlgnevus tekkida.

Seega juhul, kui allvedaja ei ole printsipiaalse vedaja ees kohustusi rikkunud, ei lange temale ka osa saatjale tasutud nõudest VÕS § 69 lg 2 järgi. Seega läheb saatja ees kohustuse täitnud allvedajale VÕS § 69 lg 2 ja VÕS § 173 lg 1²⁰³ alustel üle nõue vedaja vastu, kes põhjustas kahju.

²⁰³ Tegu on legaalsessiooni eriliigiga, vt Kull, I jt (viide 44), lk 425.

3. KOHALDUV ÕIGUS JA KOHTUALLUVUS

3.1.1. CMRi kohaldamisala ja multimodaalse transpordi erisused

CMRi kohaldatakse veolepingule siis, kui on täidetud kolm tingimust: kaupade vastuvõtmise koht ja üleandmiseks ettenähtud koht asuvad erinevates riikides; üks neist riikidest, kus toimub kaupade vastuvõtmine või üleandmine on ühinenud CMR-ga ja kaupade transport on tasuline²⁰⁴.

CMRi kohalduvuse osas tekitab küsimusi aga olukord, kus osa veost toimub muul viisil, kui maanteetranspordiga (multimodaalne transport). Globaalses transpordiahelas kasutatakse sageli koos erinevaid veoviise. Näiteks võib osa veost toimuda maanteel ja osa meritsi. Samuti võib veoahelasse olla kombineeritud raudtee- või õhustransport. Seetõttu esineb multimodaalse veo korral kokkupuude erinevaid transpordiviise reguleerivate seaduste ja rahvusvaheliste lepingutega. Seejuures puuduvad aga rahvusvaheliselt aktsepteeritud reeglid multimodaalse kaubaveo kohta ning kohaldada tuleb (ka veolepingu tahtliku rikkumise osas) iga veoliigi kohta kehtestatud konventsioone ja seadusi²⁰⁵.

CMRi kohaldamise seisukohast lähtuvalt võib multimodaalse veo jagada kaheks: veoks, mil kaupa ei laeta maantesõidukilt maha (ing *mode on mode*, pr *transport superpose*) ja veoks, mil kaup laetakse maantesõidukilt maha (ing *mode to mode*, pr *transport combine*)²⁰⁶. CMR art 2 lg 1 sätestab üldreegli, et CMRi kohaldatakse kogu veo kohta siis, kui kaupa ei laadita sõidukilt ümber mere-, raudtee või õhuveol. Näiteks toimus vedu veoautoga Suurbritanniast Eestisse ning veo kestel ületati La Manche väin parvlaeval, kuhu sõitis veoauto peale (ro-ro) või ületati La Mance väin raudteetunnelis, kus autod paigutatakse rongile²⁰⁷.

Kui maanteevedu toimub multimodaalse veo osana ainult ühes riigis (nt kaup tuli Rootsist Eestisse laevaga, laeti ümber veoautole Paldiskis ja veeti Maardusse ja laeti seal omakorda ümber raudteekonteinerisse, et viia edasi Venemaale), ei kohaldata lepingule CMRi, kuna maanteevedu toimus ainult ühes riigis²⁰⁸. Sellisel juhul tuleb veolepingule kohaldada VÕSi sätteid. Sama oleks olukord ka siis, kui kaup toodi mere-, raudtee- või õhustranspordiga Eestisse ja transporditi ümberlaadimisega veoautole, mis viis kauba sihtkohta Eestis. Ka

²⁰⁴ RKTko 3-2-1-18-03, p 16.

²⁰⁵ Damar, D. Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport. – Max Planck Private Law Research Paper 13/2012, lk 660.

²⁰⁶ Clarke, M.A. (viide 118), lk 33.

²⁰⁷ La Mance väina ületamiseks on veoautol valida kaks varianti: parvlaev või Eurotunnel, kus autod paigutatakse rongi peale, mitte ei lae rongile kaupa ümber. Mõlemal juhul kohaldub veole CMR.

²⁰⁸ Clarke, M.A. (viide 118), lk 34.

vastupidisel juhul oleks situatsioon sama (nt transport Eestist Tallinna lennujaama terminali, et sealt kaup edasi lennukiga Saksamaale viia).

Juhul, kui pooled olid leppinud kokku rahvusvahelises maanteeveos, kuid vedaja siiski laadis veo käigus kauba ümber teist liiki transpordivahendile (nt saatis osal teekonnast kauba õhutranspordiga), siis kirjanduses esitatud seisukoha järgi tuleb kohaldada CMR²⁰⁹. Kirjanduses on ka leitud, et olukorras, kus kaup „sõidab omal jõul“ sihtkohta, näiteks sõiduauto saadetakse „oma ratastel“ teise riiki, siis CMR ei kohaldu²¹⁰. Selline seisukoht on küsitav aga siis, kui pooled leppisid kokku tavalises kaubaveos ehk vedaja lepinguliseks kohustuseks oli sõiduauto vedada Saksamaalt Eestisse, kuid vedaja otsustas ise selle asemel, et kaup haagise peale laadida, saata sõiduautot tooma hoopis oma autojuhi (kes sõiduautoga Eestisse sõitis). Magistritöö autori hinnangul on sellise transpordi korral täidetud CMR art 1 lg 1 eeldused, sh veo toimumine sõidukiga. CMR art 1 lg 1 ei sätesta eraldi, et vedu peaks tingimata teostama teise sõidukiga. Samuti ei ole põhjendatud liigitada seesugust lepingut mitteveolepinguks, kuna vedaja lepinguliseks kohustuseks oli vedamine. Kui siiski asuda seisukohale, et seesugusele lepingule CMR ei kohaldu, tuleb sellele kohaldada VÕSi sätteid ning lähtuvalt sellest, kas leping kvalifitseerida veolepinguks või mitte, veolepingu või töövõtulepingu sätteid. Viimasel juhul jääks vedaja piiratud vastutuse instituut kõrvale²¹¹.

Kui multimodaalsele veole ei kohaldu CMR, tuleb veolepingu tahtliku rikkumise küsimus lahendada vastavat veoliiki reguleerivate erikonventsioonide ja –seaduste alusel. Märkimist väärib, et Eesti ei ole liitunud mitmete mereveoga seotud rahvusvaheliste konventsioonidega, mis reguleerivad mh vedaja piiratud vastutuse ja tahtliku lepingurikkumise küsimust. Näiteks ei ole Eesti ühinenud nn. Haag-Visby reeglitega²¹², samuti 2008. aasta konventsiooniga lepingute kohta rahvusvahelisel kaubaveol, mis tehakse täielikult või osaliselt meritsi. Seega tuleb juhul, kui kaup laetakse maanteesõidukilt ümber laevale, kohaldada veole kaubandusliku meresõidu seadust (KMSS) ning lahendada selle alusel ka piiratud vastutuse ja lepingu tahtliku rikkumise küsimus. Seda muidugi ainult sellisel juhul, kui mereveo lepingule kohaldatakse vastavalt rahvusvahelise eraõiguse sätetele Eesti õigust.

Ainsaks rahvusvaheliseks konventsiooniks, mis reguleerib eraldi multimodaalset kaubavedu ja ühendab sellega seotud lepinguõiguslikke reegleid, on Rahvusvahelise multimodaalse

²⁰⁹ *Ibid.*

²¹⁰ *Ibid.*

²¹¹ Mis on iseenesest saatja huvides ja selles olukorras oleks saatja huvides lähtuda kohtumenetluses Clarke, M.A. seisukohast.

²¹² „Haag-Visby reeglid“ koosnevad kahest konventsioonist: 1924. aasta rahvusvaheline konventsioon teatud reeglite ühtlustamiseks seoses konossementidega (Haagi reeglistik), 1968. protokoll Haagi reeglite muutmiseks (Haagi reeglid).

kaubaveo konventsioon^{213,214}, Eesti ei ole liitunud selle konventsiooniga. Samas on sellel konventsioonil üksnes 13 liiget, nende hulgas Euroopast ainult kaks liiget: Norra ja Gruusia²¹⁵. Seega ei oma multimodaalse veo konventsioon rahvusvahelises transpordis kuigi suurt tähendust.

3.1.2. Kohalduv õigus

Kuna CMR ei reguleeri ammendavalt veolepingut, tuleb CMR-s reguleerimata osas kohaldada riigisisese õiguse sätteid, milleks on eelkõige VÕS-s veolepingut reguleerivad sätted²¹⁶. CMR-i mõtteks ei ole välistada veolepingu poolte muid lepingust ja riigisisest õigusest tulenevaid nõudeid üksteise vastu²¹⁷.

Kuna ka CMRi kohaldamisel veolepingule kohaldub lisaks sellele ka riigisisene õigus, omab poolte nõuetele tähendust ka see, millise riigi õigust tuleb lepingule kohaldada. Seetõttu tuleb lahendada küsimus kohalduvast õigusest isegi siis, kui veolepingule kohaldub CMR. Kohalduv õigus omab tähtsust ka tahtliku lepingurikkumise instituudile veolepingu raames, kuna CMRi järgi sõltub tahtliku lepingurikkumise tähendus CMR art 29 lg 1 ja CMR art 32 lg 1 järgi sellest, mida asja läbivaatava kohtu kohaldatava seaduse järgi võrdsustatakse sihiliku õigusvastase tegevusega. Siiski võivad pooled tulenevalt privaatautonomia põhimõttest leppida kokku, et ka rahvusvahelisele veolepingule ei kohaldata CMRi ja kohaldatakse selle asemel nt VÕSi veolepingu regulatsiooni või mõne teise riigi riigisisest õigust või kohaldatakse riigisisesele veolepingule hoopis CMRi või mõne teise riigi õigust.

Rahvusvahelise eraõiguse seadus (REÕS) § 32 lg 1 sätestab, et lepingule kohaldatakse selle riigi õigust, mille kohaldamises pooled on kokku leppinud. Sama sätestab ka Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 593/2008 (Rooma I) art 3 lg 1 : lepingu suhtes kohaldatakse lepingupoolte valitud õigust. Kui pooled ei ole rahvusvahelisele veolepingule kohalduvat õigust valinud, tuleb see määrata seaduse, määruse või välislepingu alusel.

Eesti kohtutes toimuvate lepinguliste vaidluste korral reguleerivad kohalduva õiguse küsimust järgmised õigusaktid: Rooma I määrus, Rooma konventsioon, REÕS ja harvadel juhtudel ka

²¹³ 1980. aasta Rahvusvahelise multimodaalse kaubaveo konventsioon. Allkirjastatud Genovas. Eesti ei ole selle konventsiooniga liitunud.

²¹⁴ Damar, D. (viide 205), lk 660.

²¹⁵ ÜRO lepingukogu. Internetis https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&lang=en . (24.03.2015)

²¹⁶ RKTKo 3-2-1-165-12, p 15.

²¹⁷ RKTKo 3-2-1-3-09, p 13.

1994. aasta TsÜS, sõltuvalt sellest, millise riigi isikud on lepingu poolteks ja millist liiki lepinguga on tegu ning millal leping sõlmiti²¹⁸.

Rooma I määrust²¹⁹ kohaldatakse vastavalt Rooma I määruse art 28 lepingutele, mis on sõlmitud alates 17. detsembrist 2009. Rooma I määruse art 5 lg 1 alusel kohaldatakse juhul, kui veolepingu pooled ei ole valinud kohalduvat õigust, selle riigi õigust, kus on vedaja harilik viibimiskoht, tingimusel, et veose vedamiseks vastuvõtmise või veose saajale üleandmise koht või kaubasaatja harilik viibimiskoht on samuti kõnealuses riigis. Kui need tingimused ei ole täidetud, kohaldatakse sama lõike teise lause järgi selle riigi õigust, kus asub poolte kokkulepitud veose saajale üleandmise koht. Rooma I määruse kohaldamisalas määratakse harilik viibimiskoht vastavalt Rooma I määruse art 19 järgmiselt: äriühingute ja juriidiliste isikute harilik viibimiskoht on nende peakorterit asukoht (lg 1) ; majandustegevusega tegeleva füüsilise isiku asukoht on tema peamine tegevuskoht (lg 1) ; filiaali, agentuuri või muu üksuse korral on harilikuks viibimiskohaks selle asukoht (lg 2). Harilik viibimiskoht määratakse Rooma I määruse art 19 lg 3 kohaselt lepingu sõlmimise ajaga. Seega on seotud veolepingute korral, millele kohaldatakse Rooma I määrust, kohalduv õigus kas vedaja hariliku asukohaga (kui samas riigis asub ka saatja, peale või mahalaadimiskoht) või kaubasaaja asukohaga (kui vedaja ja saatja, peale- või mahalaadimise asukoht ei ole vedajaga samas riigis). Näiteks juhul, kui Eesti vedaja veab kauba Poolast Eestisse, kohaldatakse Eesti õigust. Kui aga Eesti vedaja veab kauba Saksamaalt sealse ettevõtte tellimusel Ukrainasse, kohaldatakse Ukraina õigust.

1. oktoobrit 2006 kuni 16. detsembrini 2009 sõlmitud veolepingutele kohaldatakse Rooma konventsiooni²²⁰. Rooma konventsiooni art 4 lg 1 sätestab üldpõhimõtte, et juhul, kui lepingu suhtes kohaldatavat õigust ei ole valitud, kohaldatakse lepingu suhtes selle riigi õigust, millega leping on kõige tugevamalt seotud. Veolepingu suhtes sätestab Rooma konventsiooni art 4 lg 3 täpsustuse, et juhul, kui lepingu sõlmimise ajal on vedaja põhitegevuskoht riigis, kus toimub ka laadimine või mahalaadimine või kus on ka kaubasaaja põhitegevuskoht, eeldatakse, et selline leping on kõige tugevamalt seotud nimetatud riigiga.

²¹⁸ Torga, M. Kohalduva õiguse ja selle sisu kindlakstegemine rahvusvahelistes eraõiguslikes vaidlustes. – *Juridica* 5/2014, lk 409

²¹⁹ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 593/2008, 17. juuni 2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta

²²⁰ 1980 aasta Roomas allakirjutamiseks avatud lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse konventsioon, RT II 2006, 10, 25.

Enne 01. oktoobrit 2006 sõlmitud veolepingutele tuleb kohaldada REÕSi^{221,222}. REÕS § 33 lg 1 sätestab, et juhul, kui pooled ei ole kohalduvat õigust valinud, kohaldatakse lepingule selle riigi õigust, millega leping on kõige tugevamalt seotud. REÕS § 33 lg 4 sätestab, et veolepingu puhul eeldatakse, et leping on kõige tugevamalt seotud riigiga, kus asub lepingu sõlmimise ajal vedaja peamine tegevuskoht, kui selles riigis asub ka reisi lähte- või sihtkoht või kaubaveolepingute puhul saatja peamine tegevuskoht, peale- või mahalaadimiskoht. Seda eeldust siiski ei rakendata REÕS § 33 lg 6 kohaselt, kui asjaoludest nende kogumis selgub, et leping on tugevamalt seotud mõne teise riigiga.

Veolepingutele, mis on sõlmitud 01.09.1994-31.06.2002 kohaldatakse 1994. a. TsÜSi²²³. 1994. a. TsÜS § 162 lg 1 sätestab, et juhul, kui pooled ei ole kokku leppinud, millise maa seadust kohaldatakse, kuulub vastava lepingu sisu suhtes kohaldamisele selle maa seadus, kus on vedaja asukoht.

3.1.3. Kohtualluvus

CMR art 31 sätestab konventsiooni kohaldamisalasse kuuluvatele vaidlustele kohtualluvuse. CMR art 31 lg 1 alusel võib esitada hagi selle riigi kohtusse, kus on: a) kostja või selle osakonna, agentuuri või peakorteri asukoht või b) kus on peale- või mahalaadimise asukoht. Kui pooled on leppinud kokku, et lahendavad vaidluse mõne osalisriigi kohtus, võib pöörduda CMR art 31 lg 1 alusel ka sinna. CMR art 31 välistab teistesse kohtutesse pöördumise. Pooled ei saa leppida kokku kohtualluvuses selle riigi kohtus, mis ei ole CMRi osalisriigiks.

Brüssel I määrus²²⁴ ei mõjuta CMRi kohtualluvuse sätete kohaldamist²²⁵.

²²¹ RKTko 3-2-1-130-08, p 19-20.

²²² RKTko 3-2-1-3-09, p 13.

²²³ 1994. aasta tsiviilseadustiku üldosa seadus, RT I 1994, 53, 889

²²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1215/2012, 12. detsember 2012, kohtu alluvuse ning kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades. – ELT L 351, 20.12.2012.

²²⁵ Torga, M. Brüsseli I (uuesti sõnastatud) määrus: kas põhjalik muutus Eesti rahvusvahelises tsiviilkohtumenetluses? - Juridica 4/2014, lk 307.

4. TAHTLIK LEPINGURIKKUMINE PRAKTIKAS- KAASUSEGRUPID

4.1. Sissejuhatus kaasusgruppide kohta

Käesolevas peatükis on kajastatud Eesti ja välisriikide kohtupraktikat, kus on seletatud, millist vedaja tegevust saab lugeda tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks või Eesti õiguse kontekstis tahtluseks või raskeks hooletuseks. Kuna terminit tahtlik õigusvastane tegevus määratletakse riigiti erinevalt, tuleb ka kõnealuses peatükis väljatoodud kohtulahendeid lugeda koos lahendi teinud riigi käsitlemisega mõistest tahtlik õigusvastane tegevus (täpsemalt p 1.3.). Saksamaa kohtupraktika lugemisel tuleb arvestada, et Saksamaa määratlust tahtlikust õigusvastasest tegevusest muudeti 1998. aastal. Seetõttu tuleb käesolevas peatükis käsitletud Saksamaa kohtupraktika lugemisel vaadata otsuse tegemise kuupäeva (Saksamaa määratlusest pikemal p 1.1.3.2).

Kuna tahtlikku õigusvastast tegevust käsitlevat Eesti kohtupraktikat on äärmiselt vähe, on käesolevas peatükis relevantseid Eesti kohtulahendeid pikemalt käsitletud, kui välisriikide omi. Samal põhjusel on kajastatud käesolevas peatükis ka teisi Eesti kohtu- ja kohtuväliseid lahendeid, kus on küsimuseks olnud raske hooletus.

4.2. Liiklusõnnetused

4.2.1. Erinevad liikluseeskirjade rikkumised

Tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks on sageli peetud raskeid liikluseeskirjade rikkumisi, kui võetakse neid toime pannes teadlik risk²²⁶. Suurbritannia kohtus leiti, et tahtlik õigusvastane tegevus on tahtlikult punase tulega ristmiku ületamine arvates, et niikuinii sõidueesõigust omavat autot ei tule²²⁷. Samuti on sageli leitud, et joobes veoki juhtimine või autojuhi töö- ja puhkeaega reguleerivate õigusaktide raske rikkumine (üleväsinuna sõitmine)²²⁸ on tahtlik õigusvastane tegevus. Näiteks on Suurbritannia kohtutes leitud, et autojuhi lubatud töötundide²²⁹ ületamine on tahtlik õigusvastane tegevus, kui seetõttu põhjustati liiklusõnnetus²³⁰. Austria kohtus jõuti seisukohale, et liiklusõnnetuse põhjustamine 2,8 promillise joobega on tahtlik õigusvastane tegevus²³¹. Joobes juhtimine või autojuhi töö- ja

²²⁶ Clarke, M.A. (viide 118), lk 327.

²²⁷ *Ibid.*

²²⁸ *Ibid.*

²²⁹ Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus nr 561/2006 sätestab üle 3,5 t kaubaveokite juhtidele sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta eeskirjad. Näiteks peab nimetatud määruse art 7 lg 1 järgi autojuht 4,5 tunnise sõitmise järel tegema vähemalt 45 minutilise puhkepauzi. Samuti on sätestatud reeglid ööpäevasele sõiduajale ja töötundidele nädala lõikes.

²³⁰ Sydney Jones Ltd. v. Martin Bencher Ltd. 1986, 1 Lloyd's L. Rep. 54.

²³¹ OGH Wien 10.10.1974, SZ 47/106

puhkeaja reeglite rikkumine ei saa olla aga tahtlikuks lepingurikkumiseks, kui avariid ei juhtunud²³².

4.2.2. Kiiruse ületamine

Riigikohus on leidnud, et libedal teel piirkiiruse ületamine on raske hooletus, isegi, kui piirkiirust ületatakse ainult 5 km/h. Veoauto sõitis Norras kiirusepiirangu 80 km/h mõjualas 85-90 km/h ja sõitis libedal teel teelt välja. Ringkonnakohus lisas, et lubatud sõidukiiruse ületamine 5 km/h võrra ei ole käsitatav raske hooletusena. Transpordiettevõtte leidis, et sõidukiiruse piirmäära ületamine vähesel määral ei ole raske hooletus, vaid hoolsuskohustuse sisustamisel tuleb lähtuda sellest, kas valitud sõidukiirus oli tee- ja ilmastikuolude puhul sobiv ning lisas, et tegemist oli üsna tavapäraste talviste teeoludega, kus tee üldine libedus on selleks harilikuks ohuks, millega juht pidi arvestama. Ringkonnakohus oli seisukohal, et kiiruse ületamine 5 km/h ei ole käsitletav raske hooletusena. Riigikohus aga märkis, et sõidukijuht, kes ületab libedal teel piirkiirust, on käibes jätnud järgimata vajaliku hoolsuse olulisel määral ja tema käitumine on vaadeldav raske hooletusena²³³.

Seejuures esitas riigikohtunik J. Luige eriarvamuse, et taolist asja lahendades tuleb arvesse võtta muutused teeoludes: kas äärmiselt libedale teelõigule sattumine pidi olema autojuhile ettenähtav, et asuda aegsasti sõidukiirust vähendama²³⁴.

4.2.3. Kokkupõrge madala viaduktiga

Veoauto koos poolhaagisega, mille kõrguseks on 4 meetrit, sõitis Tallinnas Tehnika tänavalt Rohu tänavale, kus asub raudteeviadukt kõrgusega 3,7 meetrit. Poolhaagis sai ulatuslikke vigastusi. Kindlustusandjaga tekkis vaidlus seoses kindlustusandja kahju hüvitamise kohustusega²³⁵. Kindlustusandja leidis, et madala viadukti alla sõitmise näol on tegemist raske hooletusega ja põhjendas seda järgmiselt: „Selgitame, et enamus õnnetusi juhtub hoolimatusest ning ettevaatamatusest. On aga suur vahe, kas ettevaatamatus põhjustab lihtsalt ohu või põhjustab ettevaatamatus otseselt kahjujuhtumi. Näiteks on anna teed märgi eiramine samuti ettevaatamatus, aga peateele välja sõites toimub kahjujuhtum vaid siis, kui seal teel ka keegi liigub, ehk kahju tekib teise sõidukiga kokkupõrkel, mitte peateele välja sõites. Sellisel juhul löi märgi rikkumine vaid ohu kahju tekkimiseks. Jättes aga tähelepanuta silla kõrguspiirangu ei põhjusta see enam ohtu vaid juba otseselt kahju. Kahjuks ei esine tingimusi

²³² Clarke, M.A. (viide 118), lk 327.

²³³ RKTko 3-2-1-35-11, p 11.

²³⁴ RKTko 3-2-1-35-11, eriarvamus.

²³⁵ Kaasus on magistritöö autori valduses ning seda ei ole avalikustatud.

ega asjaolusid, et liiga kõrge sõidukiga madala silla alt läbi sõites tekib kahju mingi muu objektiivse asjaolu esinemisel. Selline ettevaatamatus on seega otseses põhjuslikus seoses kahjujuhtumiga, ning on kindlustustingimustes ja seaduses sätestatud rikkumisena, mille korral on kindlustusandjal õigus hüvitist vähendada või üldse keelduda."²³⁶. Seega tõlgendas kindlustusandja rasket hooletust lähtuvalt sellest, kas hooletus loob üksnes ohu kahjujuhtumi tekkimiseks või toob kahjujuhtumi kindlalt kaasa.

4.3. Vargused

4.3.1 Parkimisega seotud vargused

Suurbritannia kohtus oli arutlusel kaasus, kus transpordiettevõtte juhataja andis autojuhile käsu, et autojuht jätaks kaubaga haagise avalikku parklasse, kuhu tuleb hiljem järgi teine sadulauto, mis haagise ära viib. Ettevõtte autojuht ütles juhatajale, et parkla võib olla ohtlik ja soovitas haagist sinna mitte jätta. Juhataja siiski autojuhti ei kuulanud ja käskis autojuhil haagise sinna jätta. Haagis varastati ja Suurbritannia kohus leidis, et tegu on tahtliku õigusvastase tegevusega²³⁷.

Šveitsi Ringkonnakohus leidis, et tahtlik õigusvastane tegevus on haagise kolmeks päevaks ilma valveta jätmine Põhja-Itaalia parklasse²³⁸.

Saksamaa kohtus oli arutluses kohtuasi, kus veoauto juht tegi õist pausi Itaalia parklas ajal, mil Itaalias oli suur risk vargusteks. Kaubaks oli fotograafiavarustus ning kaup varastati ära. Kohtu hinnangul oli sellise koormaga sinna parkimaminek tahtlik õigusvastane tegevus²³⁹. Samas on Prantsusmaal leitud, et juhul, kui vedaja ei teadnud kauba hinnalisusest, ei ole valveta parklas ööbimise näol tegu tahtliku õigusvastase tegevusega²⁴⁰. Saksamaa kohus on ka leidnud, et vargusohtliku kaubaga parkimine Norra tööstuspiirkonnas on tahtlik õigusvastane tegevus²⁴¹. Samuti jõudis Saksamaa kohus seisukohale, et vargusohtliku kaubaga parkimine Istanbuli pimedas ja mahajäetud tööstuspiirkonnas on tahtlik õigusvastane tegevus²⁴². Teises kaasuses parkis autojuht eriti väärtusliku kaubaga veoauto mõneks tunniks valveta parklasse, et minna sööma. Kaup varastati selle aja jooksul. Saksamaa kohtu jaoks oli ka see piisav, et vedaja vastutuse piirangud langeksid ära²⁴³. Järgmises kaasuses olid veoseks kvaliteetsed vaskplaadid. Autojuht suundus parkima Itaalias ekspedeerijale kuuluvasse hoovi. Seal puudus

²³⁶ Kohtuvaidlust kõnealuse kaasuse näol siiski ei tekkinud, kuna kindlustusandja hüvitas kahju viidates kliendisuhete hoidmisele.

²³⁷ Texas Instruments Ltd vs Nason (Europe) Ltd, 1 Lloyds Reports, 146, 1991.

²³⁸ Baseli Ringkonnakohtu 12.05.2000 otsus

²³⁹ BGH 14.07.1985, I ZR 45/05.

²⁴⁰ Clarke, M.A. (viide 118), lk 325.

²⁴¹ OLG Hamm, 26.10.1998, 18 U 79/97.

²⁴² OLG Köln, 10.12.2002, 3 U 56/02.

²⁴³ OLG Koblenz, 13.02.1996, 3 U 9/95.

aga valve. Saksamaa kohtu hinnangul puudub vajadus sellisel juhul vedajat kaitsta piiratud vastutusega, kuna vedaja on kohustust rikkunud tahtliku õigusvastase tegevusega²⁴⁴. Tahtlik õigusvastane tegevus on ka Saksamaa kohtu arvates sigaretti täis haagisega veoauto parkimine Ungari tollitsoonis, kuigi seal oleks leidnud ka valvega parkla²⁴⁵. Austria kohus on leidnud, et vargusohhtlikul ja öisel ajal Milano parklas parkimine üheks tunniks ilma signalisatsiooni kasutamata või autoga silmsidet hoidmata on tahtlik õigusvastane tegevus, kui seetõttu sõiduk kaubaga varastati²⁴⁶.

Saksamaal oli arutlusel ka kohtuasi, kus kaubaga veoauto juht läks parkima ööseks mahajäetud tanklasse. Öösel käisid haagises vargad. Kohus ütles, et autojuhi täielik tegevusetus varguse takistamisel on tahtlik õigusvastane tegevus²⁴⁷.

Tallinna Ringkonnakohtu menetluses oli kaasus, kus Rootsis varastati öösel, kui auto oli pargitud tanklasse ja juht magas kabiinis, 408 pudelit alkohoolseid jooke. Vargus pandi toime haagise tendi purukslõikamise teel. Kõnealuses kohtuasjas oli mh vaidlusesemeks küsimus, kas kauba kaotsimineku korral saab vedajalt nõuda välja ka juba tasutus aktsiisimaksu. Maakohus märkis mh, et vedajalt saaks aktsiisi nõuda välja siis, kui vedaja rikkus kohustus CMR art 29 lg 1 alusel tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu. Maakohus ei lugenud siiski vedajat kohustust tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu rikkunuks seoses valveta parklas magamisega ning leidis, et vedaja ei olnud raskelt hooletu, kuna täitis seaduses tulenevat kohustust puhkepausi teha. Ringkonnakohus nõustus maakohtuga²⁴⁸.

4.3.2. Kauba valveta jätmised

Prantsusmaal oli arutlusel kohtuasi, kus vedaja oli jätnud kauba avalikku ja valveta parkimiskohta kiirtee ääres. Kauba saatjaga oli lepitud kokku kohaletoimetamine sedaviisi, et vedaja jätab kauba kiirtee äärsesse parklasse. Kohus leidis, et vedaja on lepingut rikkunud tahtlikult, kui jättis kauba ilma valveta, kuigi oli olemas ka valvega parklad²⁴⁹. Samale järeldusele jõudis kohus ka Suurbritannias analüüsides sarnaste asjaoludega kaasust²⁵⁰.

²⁴⁴ OLG Hamburg. 13.03.1993, 6 U 60/93.

²⁴⁵ OLG Hamburg 14.5.1996, 6 U 199/95.

²⁴⁶ OGH Wien 31.7.2001, 7 Ob 184/01m.

²⁴⁷ OLG Köln 27.9.2005, 3 U 143/02.

²⁴⁸ TlnRnKo tsiviilasjas 2-12-21081.

²⁴⁹ Clarke, M.A. (viide 118), lk 324.

²⁵⁰ *Ibid.*

Transpordiettevõtte ladustas hõbedakoorma ruumi, mille võtmed olid firma mitmel töötajal. Veos varastati ära. Saksamaa kohtu hinnangul on transpordiettevõtte seesugune käitumine kvalifitseeritav tahtliku õigusvastase tegevusena²⁵¹.

4.3.3. Kauba vargus selle toimetamisel „libasaajatele“

Tööandja oli autojuhile öelnud, et mitte mingil juhul ei tohi kaupa anda maha mujal, kui CMR-l olevas saaja asukohas. Kui autojuht hakkas jõudma kauba mahalaadimiskohta, pidasid isikud ta kinni ja ütlesid, et auto on liiga suur sinna sõitmiseks ja soovitasid tal sõita kolm kilomeetrit edasi, kus pidi olema kauba saaja väiksem auto, millega viiakse kaup sihtkohta. Tegu aga ei olnud kauba saajatega seotud isikutega ja kaup varastati. Suurbritannia kohus leidis, et vedaja on oma kohtusi rikkunud tahtliku õigusvastase tegevusega²⁵².

4.3.4. Muu kauba kaotsimine ja muud vargused

Tallinna Ringkonnakohus leidis 2014. aastal, et kauba kadumise fakti ei saa samastada raske hooletusega, muidu muutuksid VÕSi ja CMRi sätteid vedaja vastutuse piirangust sisutühiseks²⁵³. Maakohus oli eelnevalt leidnud, et vedaja oli raskelt hooletu VÕS § 798 mõttes ja CMR art 29 järgi käitunud sihilikult õigusvastaselt, kui vedaja ei püüdnudki tuvastada kauba kadumise asjaolusid ja ei taotlenud kahju hüvitamist tegelikult vedajalt. Ringkonnakohus sellega ei nõustunud.

Suurbritannia kohus märkis, et tahtlik õigusvastane tegevus on kauba varastamine vedaja töötajate poolt²⁵⁴. Saksamaa kohus on seletanud, et juhul, kui allvedaja autojuht paneb veetava kauba suhtes toime varguse ehk rikub lepingut tahtlikult, siis langevad vastutuse piirangud ära nii tegeliku vedaja kui ka vedaja suhtes²⁵⁵.

4.4. Kauba valele isikule toimetamised

Suurbritannia kohus leidis, et juhul, kui vedaja autojuht ei identifitseeri kauba saajat, toob see kaasa tahtliku õigusvastase tegevuse²⁵⁶. Samal seisukohal on korduvalt olnud Saksamaa kohtud²⁵⁷.

²⁵¹ OLG München 27.11.1968, ETR 1971, 115

²⁵² Lacey's Footwear Ltd vs Bowler International Freight. 1997, CA, 2 LL Rep 369, EWCA Civ 1454.

²⁵³ TlnRnKo tsiviilasjas 2-10-64034.

²⁵⁴ Datec Electronic Holdings Ltd. vs United Parcels Service Ltd. ETR 2006, 231, 244.

²⁵⁵ OLG Hamburg, 14.05.1996, 6 U 199/95.

²⁵⁶ Lacey's (viide 252).

²⁵⁷ OLG Düsseldorf 24.7.2002, U 134/29; OLG Frankfurt/Main 22.9.1999, U 345/72

Eesti kohtutes oli menetluses kaasus järgmistel asjaoludel: vedaja sõlmis allvedajaga veolepingu ja andis pärast seda, kui allvedaja oli kauba oma sõidukile laadinud, kästu kaup toimetada Tallinna asemel Riiga, kuigi CMR-saatelehel oli märgitud mahalaadimise kohaks Tallinn, täpsustamata aadressi. Maakohus leidis, et allvedaja on veolepingut tahtlikult rikkunud, kui toimetab kauba Riia asemel Tallinna, sest kaup tuleb toimetada alati CMR-saatelehel olevale aadressile, kui saatja ei ole kasutanud kauba käsutusõigust. Ringkonnakohus leidis, et tegu ei ole tahtlusega, kuna pole soovitud heade kommete vastast tagajärge. Riigikohus tühistas ringkonnakohtu otsuse ning saatis selle tagasi ringkonnakohtusse põhjendustel, et vedaja tahtlik õigusvastane tegevus hõlmab ka rasket hooletust ja ringkonnakohus peab asja uuel menetlemisel hindama, kas allvedaja tegevus võis olla raskelt hooletu²⁵⁸. Seda Riigikohtu otsust on käesoleva töö punktis 2.4. põhjalikult käsitletud ja analüüsitud kõnealuse otsuse põhjendatust.

4.5. Lepingupartnerite valimised

Riigikohus analüüsis asja, kus isik sõlmis veolepingu vedajaga, kes sõlmis allveolepingu teise vedajaga ning viimane omakorda allveolepingu kolmanda vedajaga (tegelik vedajaga), kelle valduses läks veos kaotsi. Tegelik vedaja väitis, et kaup varastati ning Tšehhi Vabariigis on politsei algatanud kriminaalmenetluse. Riigikohus leidis, et vedaja vastutuse kindlustuse kontrollimata jätmist saab kvalifitseerida raske hooletusena VÕS § 802 lg 1 teise lause tähenduses. Riigikohus märkis, et vastutuskindlustuse puudumine rahvusvaheliste kaubavedudega tegeleva ettevõtja oleks kindlasti pidanud viima sellise ettevõtjaga lepingu sõlmimisest loobumiseni või vähemalt asjaolude täiendava kontrollimiseni²⁵⁹.

Ekspedeerimisteenuseid osutav ettevõtte, kes tegutses vedajana, tellis veo Saksamaalt- Eestisse Leedu äriühingult, kuid kaup Eestisse ei jõudnud ja vedajaga ei õnnestunud enam kontakti saada. Vedaja, kelle käes kaup läks kaotsi, leiti Leedu transpordiportaalist cargo.lt, ekspedeerija kontrollis seda, kas vedaja ei ole kõnealuse portaali mustas nimekirjas ning tegi ka päringu Leedu inkassofirmale ja küsis vedajalt vastutuskindlustuse olemasolu faksi teel. Vedaja oli registreeritud ka Leedu äriregistris. Ringkonnakohus leidis, et ekspedeerija ei ole olnud raskelt hooletu. Ringkonnakohus märkis, et pidada ekspedeerijat raskelt hooletuks või kahju tahtlikult põhjustanuks pidi ekspedeerija olema teadlik või vähemalt ette nägema, et

²⁵⁸ RKTko 3-2-1-54-14, millega tühistati Tallinna Ringkonnakohtu otsus tsiviilasjas nr 2-11-20569 ja saadeti asi samale ringkonnakohtule uueks läbivaatamiseks. Uut otsust ei ole Tallinna Ringkonnakohus veel magistritöö valmimise ajaks teinud.

²⁵⁹ RKTko 3-2-1-191-13

juhul kui kaup anda üle vedajale, siis see kaob ja omanik jääb sellest ilma, ning üksnes kergemeelselt lootma, et ehk seekord nii ei juhtu. Riigikohus nõustus sellega²⁶⁰.

Saksamaa kohus leidis, et allvedaja tausta kontrollimata jätmine ning pärast allvedaja ebaõigsuse avastamist sellele reageerimata jätmine on tahtlik õigusvastane tegevus²⁶¹.

4.6. Tehnilised rikked

Veoauto sõitis Rumeenia mägedes. Mäes allalaskumisel ei reageerinud enam veoki piduripedaal ja veok koos haagisega kukkus kuristikku, juht hüppas enne kabiinist välja. Hagejad olid seisukohal, et vedaja on toimepannud tahtliku lepingurikkumise, kui veoki pidurisüsteemid ei ole korras. Kohus leidis siiski, et tegu ei ole tahtliku õigusvastase tegevusega²⁶².

Saksamaa kohtus leiti, et tahtlik õigusvastane tegevus on haagise külmutussüsteemi mittetöötamine, kui veolepingu järgi tuli kaupa vedada külmutatud ning väljas oli 30 kraadi sooja²⁶³.

4.7. Raske hooletus kauba mahalaadimisel

Vedaja autojuht laadis sõiduautode veoks kasutatavalt haagiselt maha uusi sõiduautosid. Autojuht eemaldas sõiduauto koormarihmad ja sõiduk veeres haagiselt üle tõkiskingade maha ja sai kahjustada²⁶⁴. Vedaja hüvitas kahju ja esitas hagiavalduse oma kindlustusandja vastu, kes aga väitis, et vedaja autojuht oli raskelt hooletu ja seetõttu ei ole tal õigust kindlustushüvitisele²⁶⁵. Kindlustusandja väitis mh, et sõiduki iseeneslik veeremine haagise pealt maha pärast koormarihmade eemaldamist sai toimuda vaid vedaja töötaja ohutusnõuete ning eeskirjade raske rikkumise tulemusena ja rahvusvahelisi autovedusid teostaval professionaalsel autojuhil on suur hoolsuskohustus. Kindlustusandja lisas, et autojuht oleks pidanud veenduma, et käsipidur on peal ning et tõkiskingad iseenesliku liikumise välistavad või et käsipidur ei ole pika veo käigus järele andnud või kahjustatud ning autojuht ei teinud minimaalselt tarvilikku oma töökohustuste täitmisel, seega on tegemist töötajapoolse käibes vajaliku hoole olulisel määral järgimata jätmisega. Kohtumenetlusse oli kaasatud ka asjatund, kes leidis, et lukustunud rooli korral on sõiduauto esirattad fikseeritud nurga all, mis ei võimalda auto otsesuunalist liikumist, sealhulgas haagiselt otsesuunalist mahaveeremist;

²⁶⁰ RKTko 3-2-1-70-11, p 12.

²⁶¹ OLG Stuttgart 28.5.2008, U 342/34.

²⁶² Alena Ltd. vs Harlequin Transport Services Ltd. 20.10.2002. Commercial Court, UK, 42/02.

²⁶³ OLG München 22.3.2006, U 283/19.

²⁶⁴ RKTko 3-2-1-144-05, p 2.

²⁶⁵ *Ibid.*

lahtiste koormarihmadega sõiduk, millel on käsipidur peale tõmbamata, ei saa veereda paigalseisva autoveo haagise korral üle nõuetekohaselt paigaldatud tõkiskingade; nõuetekohaselt rakendatud käsipiduri korral püsib sõiduauto seisva autotreileri tõusuga platvormil sõltumata tõkiskingade olemasolust ning arvamusest tuleneb, et sõiduauto ei oleks saanud treilerilt maha veereda, kui kas või üks eelnimetatud ohutusabinõudest oleks olnud nõuetekohaselt rakendatud.

Ringkonnakohus sisuliselt nõustus kindlustusandjaga, et asjatundja nimetatud ohutusabinõude majandus- ja kutsetegevuses sõidukite mahalaadimisel rakendamata jätmine on käsitatav raske ettevaatamatusena²⁶⁶. Riigikohus ringkonnakohtu seisukohta ei muutnud ja lisas, et kohtuotsusest nähtuvalt on kohus rasket ettevaatamatust mõistnud samamoodi, kui on määratletud raske hooletus VÕS § 104 lg-s 4.

4.8. Muud tegevused, mis võivad kaasa tuua tahtliku õigusvastase tegevuse

Austria kohus leidis, et vedaja, kes rikkus TIR-konventsiooni tingimusi ning kaup ei jõudnud seetõttu kohale, on kahju põhjustanud tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu²⁶⁷. Saksamaa kohtus oli arutluses kaasus, kus vedaja segas vigastatud kauba vigastamata kaubaga ning pärast seda ei olnud võimalik enam kaupu eristada ja seetõttu ka vigastamata kaupa kasutada. Saksamaa kohus leidis, et selline vedaja tegevus toob kaasa tahtliku õigusvastase tegevuse²⁶⁸. Tahtlus on Saksamaa kohtu hinnangul autojuhile juhise andmine, mis viib lepingurikkumiseni²⁶⁹. Tahtliku õigusvastase tegevusena on Saksamaal nähtud ka vedaja tahtlikku salakaubavedu, mistõttu kogu veos konfiskeeriti²⁷⁰.

Riigikohtu menetluses oli kohtuasi, kus üks vedaja väitis, et teine vedaja on jätnud temale veolepingust tuleneva arve tasumata tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu CMR art 32 mõttes ning seetõttu tuleb kohaldada CMR art 32 järgi kolmeaastast hagi aegumise tähtaega. Tahtlikule õigusvastasele tegevusele tuginenud vedaja väitis, et teine vedaja on nõuet mitu korda tunnistanud, kuid siiski jätnud nõude tasumata. Riigikohus seletas, et selle sätte kontekstis pidanuks maksekohustuse täitmata jätmine olema suunatud õigusvastase tagajärje saavutamisele, sh eelkõige kostja tahtlikule kahjustamisele sarnaselt TsÜS § 146 lg 4 ja seda käsitleva varasema kohtupraktikaga ning nõude varasemad tunnustamised seda ei ole²⁷¹.

²⁶⁶ *Ibid.*

²⁶⁷ OGH Wien, 25.4.1984, U 234/83.

²⁶⁸ OLG Freiburg 3.9.2004, U 182/92.

²⁶⁹ BGH 20.1.2005, I ZR 95/01.

²⁷⁰ OLG München, 1.6.2011, U 343/65.

²⁷¹ RKTko nr 3-2-1-165-12, p 44.

KOKKUVÕTE

Käesoleva magistritöö eesmärgiks püstitas autor tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste sisu ja tähenduse määratlemise. Samuti oli töös seatud eesmärgiks uurida, milline vedaja kohustuse rikkumine toob kaasa tahtliku õigusvastase tegevuse. Püstitatud eesmärkide täitmiseks uuris autor, kuidas on tahtliku õigusvastase tegevuse mõistet sisustatud Eestis, Saksamaal, Suurbritannias ja teistes riikides. Kuna tahtliku õigusvastase tegevuse mõiste on tekkinud otseselt vedaja vastutusele sätestatud piirangute tõttu, peatus autor ka vedaja vastutuse piirangute ajaloolise kujunemise, olemuse ja põhjendatuse teemadel. Töö teises peatükis käsitleti olulisi erisusi ja eraldi määratlemist vajavaid olukordi tahtliku õigusvastase tegevuse kontseptsioonis lähtuvalt veos osalevatest subjektidest ja veosest. Kuivõrd tahtliku õigusvastase tegevuse mõistele kohaldatakse riigisisest õigust, uuris autor ka kohalduva õiguse küsimusi. Töö viimases peatükis uuris autor nii Eesti kui ka rahvusvahelist kohtupraktikat, et leida vastus küsimusele, kuidas peab vedaja käituma, et seda saaks kvalifitseerida tahtliku õigusvastase tegevuseks.

Magistritöös jõuti järgmistele seisukohtadele ja järeldustele. Tahtliku õigusvastase tegevuse mõistet sisustatakse riigiti erinevalt ning puudub sellekohane ühtne käsitlus rahvusvahelises ruumis. Lisaks CMR-le kasutavad tahtliku õigusvastase tegevuse mõistet ka mitmed teised transpordiõigust reguleerivad rahvusvahelised kokkulepped. Tahtliku õigusvastase tegevuse instituudi iseloomulikuks tunnuseks on asjaolu, et konventsioonid, sh CMR viitavad selle sisustamisel riigisisesele õigusele.

Eestis moodustavad lähtuvalt Riigikohtu praktikast tahtliku õigusvastase tegevuse tahtlus ja raske hooletus. Raske hooletus on Eestis objektiivne kategooria, mille täitmiseks peab vedaja temalt oodatavat hoolsust rikkuma olulisel määral. Kuna vedaja on professionaalne teenuse osutaja, on temalt oodatava hoolsuse määr tunduvalt kõrgem, kui tavalisikutel. Seetõttu on ka vedaja kohustuste rikkumisel raske hooletuse tekkimine lihtsam.

Saksamaa ja Suurbritannia õiguses on tahtliku õigusvastase tegevuse tekkimine tunduvalt keerulisem, kui Eestis. Saksamaa õiguses on minimaalseks süü astmeks, mis vastab tahtlikule õigusvastasele tegevusele, selline hooletus, kus vedaja teadis, et kahju tõenäoliselt tekib. Suurbritannias vastab tahtlikule õigusvastasele tegevusele nn õigustamatu riskeerimine, kus vedaja nägi riski ette, kuid siiski võttis selle teadlikult. Seega on erinevalt Eestist Saksamaal ja Suurbritannias seatud tahtliku õigusvastase tegevuse eelduseks ka hooletuse subjektiivne külg. Seetõttu kannab Eesti käsitlus vedamisest tulenevaid kahjuriske rohkem vedaja poolele, Saksamaa ja Suurbritannia määratus aga saatja poolele. Kuna Eesti õiguses on tahtlik

õigusvastane tegevus ka objektiivne raske hooletus, saab Eesti õiguses tekkida tahtlik õigusvastane tegevus isegi siis, kui vedaja ei ole üldse tahtlik olnud ehk ka juhul, kui vedajal puudub täielikult soov tagajärje suhtes ja teadlikus õigusvastasusest. Magistritöös jõuti seisukohale, et kuigi raske hooletuse lugemine tahtlikuks õigusvastaseks tegevuseks on vedaja jaoks liigselt koormav, on hetkel kehtiva õiguse valguses Riigikohtu seisukoht õigustatud. Seda seetõttu, et CMR art 29 viitab tahtliku õigusvastase tegevuse sisustamisel *expressis verbis* õigusele, mida kohaldab asja menetlev kohus ning Riigikohus ei olekski saanud luua sellist süü vormi tahtlikule õigusvastasele tegevusele vastavaks, mida Eesti õigus ei tunne. Üksnes tahtluse VÕS § 104 lg 5 mõttes võrdsustamine tahtliku õigusvastase tegevusega oleks viinud vedamisest tulenevad kahjuriskid liigselt saatja kanda. Kuna Saksamaa ja Suurbritannia õiguses ning mitmete õigusteadlaste arvates on tahtlik õigusvastane tegevus raske hooletuse ja tahtluse vahepealne süüaste, jõudis magistritöö autor arvamusele, et Eesti seadusandja võiks kaaluda VÕS § 798 muutmist selliselt, et vedaja vastutuse piirangud ei kehti, kui vedaja on kahju põhjistanud tahtlikult või sellise raske hooletuse tõttu, kus vedaja oli teadlik kahju tekkimise tõenäosusest ja aktsepteeris seda. Alternatiivselt VÕS § 798 muutmisele võiks Eesti seadusandja kaaluda kõnealuse sätte jagamist kaheks lõikeks, millest esimene jääks sisult samaks ning reguleeriks üksnes riigisisestele vedudele sätestatud vastutuse piirangute äralangemist, kuid teine lõige kohalduks rahvusvahelistele vedudele (millele kohaldatakse CMRi) ja lisaks raskele hooletusele subjektiivse elemendi (kahju tekkimise tõenäolisuse teadmise). Sätte kaheks lõikest jagamist võiks õigustada asjaolu, et rahvusvahelisel veol on vedaja iseloomulikud riskid kergemini realiseeruvad ning vedajal on võimalikke ohte raskem ette näha, kui riigisisel veol.

Magistriöös analüüsiti ka vedaja vastutusele sätestatud piirangute olemust ja põhjendatust. Töö autor jõudis seisukohale, et vedaja vastutusele sätestatud piirangute näol on tegu piirangutega vastutuse ulatusele, mitte süülise vastutusega. Kuigi erialakirjanduses on kritiseeritud vedaja vastutuse piirangute olemasolu tänapäevases õiguses põhjustel, et tehnoloogia arenguga on muutunud riskid vedamisel madalamateks ning arenenud on kindlustussektor, jõudis töö autor siiski seisukohale, et vedaja vastutuse piirangud on õigustatud ka kaasaegses õiguses. Kuigi tänapäevast vedamist ei saa võrrelda keskaegse laevandusega, on siiani säilinud vedamisele iseloomulikud riskid, mille realiseerumist on vedajal väga raske ette näha. Tüüpilisteks riskideks vedamisel on liiklusõnnetused, sõiduki tehnilised rikked, vargused ja röövimised. Kõiki neid riske ühendab asjaolu, et nende realiseerumist on vedaja juhtkonnal raske. Kui vedaja vastutus oleks piiramatu, siis võiks ülikalliste veoste hävimisel vedajat oodata sedavõrd suur kahju hüvitamise nõue, et vedaja ei

saaks enam tegevust jätkata. Vedaja vastutusele sätestatud piiranguid õigustab ka asjaolu, et palju lihtsam ja majanduslikult otstarbekam on hinnaline veos eraldi kindlustada, kui teha väga suure kindlustussummaga vedaja vastutuskindlustus. Suure kindlustussummaga vedaja vastutuskindlustus on tunduvalt kallim, kui vastutuskindlustus, mis on tehtud vedaja vastutuse piirangute kehtimise ajal. Kuivõrd paljud veosed ei ole väga vääruslikud, läheks suur kindlustuspreemia sageli „kaotsi“ ning seejuures muutuksid veohinnad oluliselt kõrgemaks.

Magistritöös jõuti ka järeldusele, et ohtlike veoste vedamisel on raske hooletuse ja tahtliku õigusvastase tegevuse tekkimine lihtsam, sest mida suurem on kahju tekkimise tõenäosus, seda suuremat hoolt peab vedaja oma tegevuses rakendama.

Analüüsides kaasaegse ekspedeerimise olemust, leidis magistritöö autor, et tänapäeval on ekspedeerimislepingute näol tegu üldjuhul veolepingutega ning ekspedeerimist VÕS § 854 lg 1 mõttes esineb harva. Seda, kas tegu on ekspedeerimis- või veolepinguga, tuleb hinnata lähtuvalt lepingupoolte võetud kohustustest. Kui lepingupool on võtnud enda kohustuseks kaup sihtkohta toimetada, on tegemist veolepinguga ja tema vastutust ning võimalikku tahtlikku õigusvastast tegevust tuleb hinnata CMR-konventsiooni ja VÕS veolepingu sätete alusel.

Eraldi analüüsis autor sageli esinevat olukorda, kus vedamises osalevad mitu vedajat ning seejuures on saatjaga veolepingu sõlminud vedaja tellinud veo ühelt või mitmelt allvedajalt ja andud neist ühele või mitmele juhise kaup laadida maha CMR – saatelehest erineval aadressil või on allvedaja seda kohustatud tegema vastavalt temaga sõlmitud veolepinguga. Kõnealust olukorda analüüsiti töös põhjalikult mh seetõttu, et Eesti kohtumenetluses on olnud kaasus, kus kohtud leidsid, et allvedaja on oma kohustusi tahtliku õigusvastase tegevuse tõttu rikkunud, kui annab temaga veolepingu sõlminud vedaja juhistel kauba maha CMR saatelehest erinevas asukohas. Magistritöö autor jõudis seisukohale, et kõnealuses kaasuses on kohtud õigust vääralt kohaldanud. Seda järgmistel põhjustel. Võimalikku veolepingu rikkumist ja vedaja tahtliku õigusvastast tegevust tuleb hinnata selle vedaja kohustustest lähtuvalt, kes juhise andis. Praktikas on tavaline ühe vedaja poolt veo korraldamine sedaviisi, et ühe veoahela jooksul veab sama kaupa järjestikku mitu vedajat ning selle tarvis laaditakse kaupa ka aegajalt ümber teistele vedukitele või vaheterminalidesse. Saatja ei ole üldjuhul sellisest tegevusest teadlik ning seetõttu ei ühti ka CMR-saatelehel olev mahalaadimise aadress vahepealsete mahalaadimistega. Seesugune veo korraldamine on õiguspärane, kuna veoleping on töövõtu tüüpi teenuse osutamise leping ning seda ei pea täitma VÕS § 635 lg 3 alusel isiklikult. Seega ei saa kauba vahepealset mahalaadimist ümberlaadimise eesmärgil

näha iseenesest tahtliku õigusvastase tegevusena ei vedu korraldava vedaja ega allvedaja kohustustest lähtuvalt. Tahtliku õigusvastase tegevusega võiks põhimõtteliselt olla tegu siis, kui vedaja ei kontrollinud allvedajate või kaubaterminalide tausta ning kaup läks seetõttu kaotsi.

Multimodaalse veo korral kohaldatakse CMRi siis, kui veo käigus ei laaditud veost maanteevedukilt maha. Juhul, kui multimodaalse veo käigus laaditi veos maanteeõidukilt maha, kohaldatakse CMRi selles ulatuses, milles vedu toimus maanteel. Küsimustes, mida ei ole CMR-s lahendatud, kohaldatakse riigisiseses õiguse alusel. Veolepingule kohaldatakse selle riigi õigust, milles on lepingupooled kokkuleppinud. Kokkuleppe puudumisel kohaldatakse selle riigi õigust, kus on vedaja harilik viibimiskoht, tingimusel, et veose vedamiseks vastuvõtmise või veose saajale üleandmise koht või kaubasaatja harilik viibimiskoht on samuti kõnealuses riigis. Kui need tingimused ei ole täidetud, kohaldatakse selle riigi õigust, kus asub poolte kokkulepitud veose saajale üleandmise koht.

Rahvusvahelises kohtupraktikas on tahtliku õigusvastase tegevusena enim nähtud kaubaga veoautode parkimist valveta parklates või ohtlikes kohtades. Kohtute hinnangul viib tõenäolisemalt tahtliku õigusvastase tegevuseni olukord, kus ohtlikus kohas pargitakse hinnalise veosega ning piirkonnas on suur varguste oht. Samuti on nähtud rahvusvahelises kohtupraktikas vedaja tahtlikku õigusvastast tegevust kauba ladustamises valveta asukohta, salakaubaveos, TIR – märkmike väärkasutamises, kauba saatja identifitseerimata jätmises ja liiklusõnnetusreeglite teadlikes rikkumistes, kui sellele on järgnenud liiklusõnnetus. Riigikohus on pidanud raskeks hooletuseks kiiruse ületamist libedal teel 5 km /h. Samuti on Eesti kohtupraktikas leitud, et ohutusreeglite eiramine veose mahalaadimisel on raske hooletus.

THE LIABILITY OF CARRIER IN CASE OF WILFUL MISCONDUCT IN CONTRACT OF CARRIAGE. SUMMARY.

According to CMR art 17/1, the carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery, but the liability of carrier is usually limited under the CMR art 22/3. It is the distinguishing attribute for contract of carriage of goods. CMR art 23/3 stipulates that the compensation shall not, however, exceed 8.33 units²⁷² of account per kilogramm of gross weight short. However, under CMR art 29/1 the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

The central issue of the thesis is the question of relevant degree of fault in national law in the case of wilful misconduct. In thesis, there are compared the concepts of wilful misconduct in Estonian, German and United Kingdom law. In addition, it has been researched, which activity of carrier leads to wilful misconduct. In accordance of the concept of wilful misconduct is analyzed the carriers limited liability, its historical development and justification. In relation to wilful misconduct, there are focused, what is the meaning of freight forwarding in contract law and which are the consequences of delivery goods to place, what is different by comparison with CMR-waybill, by sub-contractor in the ordinance of principal contractor. Because of CMR art 29 leads into national law, in thesis, there are also studied the issue of the determining the applicable law.

The main methods of research are systemic, comparative and historical method. These methods are combined in the thesis. The author has used the legal literature and journals in Estonian, German and English language. Most of court decisions originates from Estonia, Germany, Austria and United Kingdom.

In the contracting countries of CMR-convention, there are no generally accepted comprehension, what is the meaning of term wilful misconduct in national law. The Supreme Court of Estonia (Riigikohus) has said, that in Estonian law is wilful misconduct gross negligence (*raske hooletus*) and intention (*tahtlus*). In the same case, the Supreme Court of Estonia mentioned, that there is no reason for make difference of non-applicability of limitations on liability in the case of international contract of carriage, what is the subject to

²⁷² Special drawing rights unit, IMF.

CMR and non-international contract of carriage, what is regulated by Estonian Law of Obligations Act (LOA)²⁷³. So are the conditions of non-applicability of limitations on liability in Estonian law enacted by LOA § 798: „The limitations on liability provided for in this Division do not apply if the carrier causes damage intentionally or through gross negligence“.

According to LOA § 104/5 in the intention the will to bring about an unlawful consequence upon the creation, performance or termination of an obligation. For intentional misconduct, the person must know the unlawfulness and desire the unlawful consequences. The unlawful consequence may be the causing of damage or contrariety to good morals.

The Law of Obligations § 104/4 stipulates, that gross negligence is failure to exercise necessary care to a material extent. The gross negligence has only the objective side in Estonia. In carriage, the gross negligence is related to standard of diligent carrier. If the carrier fails in exercising the standard care to a material extent, the carrier's misconduct is grossly negligent. There is no subjective side of gross negligence in Estonian contract law.

However, in the law of Germany and United Kingdom, there are presupposed, that the term wilful misconduct consists the subjective knowledge of likely coming consequences. The relevant degrees of fault are in German law intention and gross negligence, where the actor must have foreseen the probable consequences of misconduct. In the law of United Kingdom, there are the minimal degree of fault the recklessness. The recklessness means the taking of unjustifiable risk and being aware of consequences and unjustifiability.

The carrier's limited liability has the long history. The first limitations of carrier's liability was set in medieval admiralty law. It was related to importance of maritime transport and special risks of carriage. Today, the special risks in carriage are still actual. The main purposes of limited liability are protecting the carrier against the destructive claim and dividing the risks of carriage between the sender and carrier.

In the case of transportation dangerous goods (ADR) the level of carrier's utmost care is higher. Because of the gross negligence is related to ordinary care of carrier is the gross negligence easier to occur in the case of dangerous goods.

The contract of freight forwarding is usually the contract of carriage. If the freight forwarder undertakes the obligation to carry goods for another person (the sender) to a destination and to deliver the goods to a third party (the consignee), it is the contract of carriage. If the freight

²⁷³ Law of Obligations Act, in English
<https://www.riigiteataja.ee/en/eli/ee/Riigikogu/act/516092014001/consolide>

forwarder acting as commission agent (undertakes to organise the carriage of goods on account of another person), is this the contract of freight forwarding in accordance of LOA § 854/1. The LOA § 854 stipulates: „By forwarding contract, one person (the forwarding agent) undertakes to organise the carriage of goods on account of another person (the consignor) and the consignor undertakes to pay a charge to the forwarding agent“. In the case of real forwarding contract in accordance with LOA § 854, is the CMR-convention unapplicable.

According to CMR art 34, if carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note. In this case, the carriers are solidary obligors. It is quite same in Estonian national law. LOA § 800/1 stipulates, that if the goods are wholly or partially carried by another person (the actual carrier), the actual carrier shall be liable for any damage caused by loss of or damage to the goods or a time limit being exceeded in the same manner as the carrier if the damage is caused during a period when the goods are being carried by the actual carrier. In accordance with LOA § 800/3, the carrier and the actual carrier shall be liable as solidary obligor. LOA § 65/1 stipulates: „if several persons are to perform an obligation jointly and severally (solidary obligors), the obligee may require full or partial performance of the obligation from all the obligors collectively, from any one obligor or from some of the obligors separately“.

Due to the fact that in modern transport is widely used freight forwarders, is analyzed the often situation, where the goods are unloaded in place, what is different by comparison with CMR waybill, by sub-contractor in the ordinance of principal contractor. In itself, it is not qualifiable as non-performance of contract and wilful misconduct. It may be the wilful misconduct, if the principal carrier causes the misdelivery intentionally or through gross negligence. Using sub-contractors in performing the carriage is widely used practice. During the carriage, the same goods can be carried by many sub-carriers. In consequence, it cannot be itself the (wilful) misconduct, the wilful misconduct can only occur then, when the principal carrier was grossly negligent in choosing the next carrier or intended the loss.

The multimodal transportation can be divided into two catagories: mode on mode and mode to mode transport. The first, mode on mode designates the carriage during which the good are not unloaded from the road vechicle. For example, the transport using the ro-ro ships. The second, mode to mode, means that the cargo is transhipped into ship, railway unit or aircraft.

CMR is applicable for entire transportation only in the first case. In the second case, CMR is applicable only for the period of road transport – the application of CMR ends at the moment of transshipping.

In a number of decisions the courts have held, that wilful misconduct is parking the truck in unsafe place. Also, it has been held, that serious violation of traffic rules may lead to wilful misconduct. The Supreme Court of Estonia (Riigikohus) has said, that even the speeding 5 km per hour on ice road is gross negligence. The gross negligence is sufficient for wilful misconduct in Estonia. In addition, the Supreme Court of Estonia reached to view, that gross negligence is unchecking the insurance of road haulier's liability.

LÜHENDID

Aufl - Auflage

AutoVS – autoveoseadus

BGH- Bundesgerichtshof

CMR – 1956. aasta rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon

ing- inglise keel

KMSS – kaubandusliku meresõidu seadus

komm- kommenteeritud

koost- koostajad

ld - ladina keel

ldm – laadimismeeter

MüKoHGB- Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch

nr- number

OGH - Oberster Gerichtshof

OLG – Oberlandesgericht

p – punkt

pr – prantsuse keel

prof- professor

sks- saksa keel

TranspR - Transportrecht

TsÜS- tsiviilseadustiku üldosa seadus

vlj – väljaanne

vs- versus

VÕS- võlaõigusseadus

KASUTATUD KIRJANDUS

Aarnio, A. Õiguse tõlgendamise teooria. Tallinn: Juura 1996.

Clarke, M.A. International Carriage of Goods by Road: CMR, 6th ed. Oxon: Informa Law 2014.

Damar, D. Wilful Misconduct in International Transport Law. Berlin-Heidelberg: Springer-Verlag 2011.

Damar, D. Breaking the Liability Limits in Multimodal Transport. – Max Planck Private Law Research Paper 13/2012.

Deakin, S jt (koost). Tort law. Oxford: Oxford University Press 2012.

Ebenroth, C. T. jt (koost). Handelsgesetzbuch: HGB. Band 2: §§ 343-475h. 2. Aufl. München: Beck 2009.

Ferrari, F jt (koost). Internationales Vertragsrecht. Rom I-VO, CISG, CMR, FactÜ. Kommentar. 2. Aufl. München: Beck 2011.

Geigel, K. Haftpflichtprozess. Aufl. 26. München: Beck 2011.

Grundmann, S. Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch: BGB. Band 2: Schuldrecht. Allgemeiner Teil §§ 241-432. Aufl 6. München: Beck 2015.

Haak, K. Haftungsbegrenzung und ihre Durchbrechung nach der CMR in den Niederlanden. – TranspR 27/ 2004, 104.

Herber, R. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch Band 7. §§ 407-452d. 3. Aufl. München: Beck 2014.

Hopt, K jt (koost). Handelsgesetzbuch: HGB. 36. Aufl. München: Beck 2014.

Ilus, E. Rooma eraõiguse alused. Tartu: Tartu Riiklik Ülikool 1960.

Jackson, T. N. Navigare necesse est, vivere non necesse. *Sine loco, sine anno*. Internetis: <http://journals.lub.lu.se/ojs/index.php/anf/article/viewFile/11747/10426> (19.04.2015).

Jesser-Huß, H. CMR art 29- Welches Verschulden mit steht dem Vorsatz. – Transportrecht, 5/1997.

Jesser-Huß, H. Haftungsbegrenzungen und deren Durchbrechung im allgemeinen Frachtrecht und nach der CMR in Österreich. – Transportrecht, 27/2004.

Jesser-Huß, H. Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch: HGB. Band 7, §§ 407-619. 3. Aufl. Transportrech. München: Beck 2014.

Kull, I jt. Võlaõigus I. Üldosa. Tallinn: Juura 2004, lk 192.

Kingisepp, M. Kausaalõpetused ja võlaõigus. – Juridica 3/2003.

- Lahe, J. Kindlustussumma ja kindlustusväärtuse tähendus kindlustuslepinguõiguses. – *Juridica* 2/2006.
- Lahe, J. Subjektiivse elemendi koht lepinguõigusliku vastutuse eelduste hulgas. – *Juridica* 4/2003.
- Lahe, J. Süü deliktiõiguses. Doktoritöö. Tartu: Tartu Ülikool 2005.
- Larsen, B.P jt (koost). *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources: Second Edition*. Leiden-Boston: Martinus Nijhoff Publishers 2012.
- Lehiste, T. Röövimise tsiviil- ja karistusõiguslik käsitus Rooma vabariigi ja impeeriumi perioodil. Magistritöö. Tartu: Tartu Ülikool 2013.
- Luik-Tamme, I; Pormeister, K. Kas süü tervishoiuteenuse osutaja lepingulise vastutuse eeldusena on iseseisev või sisutühi kontseptsioon? – *Juridica*, 10/2014, lk 762.
- Matthew, D. *The Norman Kingdom of Sicily*. Cambridge: Cambridge University Press 1992.
- Narits, R. Õiguse entsüklopeedia. Tallinn: Juura 2004.
- Oetker, H. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch (HGB)*. 3. Aufl. München: Beck 2013.
- Pengelly, P.D. The „Q&A“ on freight forwarders: who are they? What they do? When are the liable? – *News Concerning Recent Subrogation & Recovery Issues*. Toronto: 2007.
- Pikame, P. Süütekoosseis: subjektiivne koosseis. Tallinn: Juura 2003, lk 31.
- Pikamäe, P. Tahtluse struktuur. Tahtlus kui koosseisupäraste asjaolude teadmine. Doktoritöö. Tartu: Tartu Ülikool 2006.
- Ramberg, J. Unification of the Law of International Freight Forwarding. *Unidroit'i raames avaldatud artikkel. Sine loco*: 1998.
- Schlechtriem, P. Võlaõigus. Üldsosa. Tallinn: Juura 1999.
- Sootak, J. Karistusõigus. Üldsosa. Tallinn: Juura 2010.
- Tampuu, T. Deliktiõigus võlaõigusseaduses. Üldprobleemid ja delikti üldkoosseisul põhinev vastutus. – *Juridica* 2/2003.
- Tampuu, T. Lepinguvälised võlasuhted. Tallinn: Juura 2014.
- Thume, K.H. Das neue Transportrecht. – *Betriebs-Berater*, 44/1998.
- Torga, M. Brüsseli I (uuesti sõnastatud) määrus: kas põhjalik muutus Eesti rahvusvahelises tsiviilkohtumenetluses? - *Juridica* 4/2014.
- Torga, M. Kohalduva õiguse ja selle sisu kindlakstegemine rahvusvahelistes eraõiguslikes vaidlustes. – *Juridica* 5/2014.
- Varul, P jt (koost). Võlaõigusseadus I. Komm vlj. Tallinn: Juura 2006.

Varul, P jt (koost). Võlaõigusseadus III. Komm vlj. Tallinn: Juura 2009.

Vutt, M. Aegumine tsiviilõiguses. Tartu: Riigikohtu õigusteabe osakond 2009.

KASUTATUD NORMATIIVMATERJAL

1924. aasta rahvusvaheline konventsioon teatud reeglite ühtlustamiseks seoses konossementiga (Haagi reeglistik). Eesti ei ole liitunud.

1929. aasta rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsioon (Varssavi konventsioon), RT II 1998, 2-4, 7.

1956. aasta rahvusvahelise kaupade autoveolepingu konventsioon (CMR). RT II 1995, 3, 12.

1957. aasta ohtlike veoste rahvusvahelise autoveo Euroopa kokkulepe (ADR), RT II 1996, 29, 104.

1968. protokoll Haagi reeglite muutmiseks (Haagi reeglid). Eesti ei ole liitunud.

1980. aasta Rahvusvahelise multimodaalse kaubaveo konventsioon. Eesti ei ole liitunud.

1980 aasta Roomas allakirjutamiseks avatud lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatava õiguse konventsioon, RT II 2006, 10, 25.

1994. aasta tsiviilseadustiku üldosa seadus, RT I 1994, 53, 889.

1999. aasta Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montreali konventsioon). RT II 2003, 7, 24.

Autoveoseadus. RT I, 12.07.2014, 32.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EÜ) nr 593/2008, 17. juuni 2008 lepinguliste võlasuhete suhtes kohaldatava õiguse kohta. ELT, L 177/6.

Euroopa Parlamendi ja Nõukogu määrus (EL) nr 1215/2012, 12. detsember 2012, kohtu alluvuse ning kohtuotsuste tunnustamise ja täitmise kohta tsiviil- ja kaubandusajades. – ELT, L 351.

Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1073/2009 21.10.2009, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85. ELT, L 102.

Kaubandusliku meresõidu seadus. RT I, 30.05.2013, 8.

Rahvusvahelise eraõiguse seadus. RT I 2002, 35, 217.

Tsiviilseadustiku üldosa seadus. RT I, 13.03.2014, 103.

Võlaõigusseadus. RT I, 11.04.2014, 13.

KASUTATUD KOHTUPRAKTIKA

Eesti kohtupraktika

RKTKo 3-2-1-18-03

RKTKo 3-2-1-28-03

RKTKo 3-2-1-144-05

RKTKo 3-2-1-78-06

RKTKo 3-2-1-45-08

RKTKo 3-2-1-130-08

RKTKo 3-2-1-3-09

RKTKo 3-2-1-15-09

RKTKo 3-2-1-79-09

RKTKo 3-2-1-11-11

RKTKo 3-2-1-35-11

RKTKo 3-2-1-70-11

RKTKo 3-2-1-127-12

RKTKo 3-2-1-165-12

RKTKo 3-2-1-191-13

RKTKo 3-2-1-54-14

RKTKo 3-2-1-169-14

RKTKo 3-2-1-32-15

TlnRnKo tsiviilasjas 2-05-984

TrtRnKo tsiviilasjas 2-07-16775

TlnRnKo tsiviilasjas 2-07-29123

TlnRnKo tsiviilasjas 2-12-21081

Välisriikide kohtupraktika

OLG München 27.11.1968, ETR 1971, 115

OGH Wien, 10.10.1974, 156, 157/74.

OGH Wien, 25.4.1984, U 234/83.

BGH 14.07.1985, I ZR 45/05.

Sydney Jones Ltd. vs Martin Bencher Ltd. 1986, 1 Lloyd's L. Rep. 54.

OLG Hamburg. 13.3.1993, 6 U 60/93.

OLG Koblenz, 13.02.1996, 3 U 9/95.

OLG Hamburg 14.5.1996, 6 U 199/95.

Lacey's Footwear Ltd vs Bowler International Freight. 1997, CA, 2 LL Rep 369, EWCA Civ 1454.

OLG Hamm, 26.10.1998, 18 U 79/97.

OLG Frankfurt/Main 22.9.1999, U 345/72

Hollandi Ülemkohtu 05.1.2001 otsus AA9308 / AA9309, Kernkamp's Netherlands Civil Court Case Summaries kaudu. Kättesaadav Internetis <http://www.kernkamp.nl/case-law/2009/04/limitation-of-liability-and-willful-misconduct-under-art-23-cmr/> (14.4.2015)

OGH Wien 31.7.2001, 7 Ob 184/01m.

OLG Düsseldorf 24.7.2002, U 134/29

Alena Ltd. vs Harlequin Transport Services Ltd. 20.10.2002. Commercial Court, UK, 42/02.

OLG Köln, 10.12.2002, 3 U 56/02.

OLG Freiburg 3.9.2004, U 182/92.

BGH 20.1.2005, I ZR 95/01.

OLG Köln 27.9.2005, 3 U 143/02.

OLG München 22.3.2006, U 283/19.

Datec Electronic Holdings Ltd. vs United Parcels Service Ltd. ETR 2006, 231, 244.

OLG Stuttgart 28.5.2008, U 342/34.

OLG München, 1.6.2011, U 343/65.

OLG München, 1.6.2011, U 343/65.

LIHTLITSENTS LÕPUTÖÖ REPRODUTSEERIMISEKS JA LÕPUTÖÖ ÜLDSUSELE KÄTTESAADAVAKS TEGEMISEKS

Mina Andres Pöder, käesoleva töö autor, sündinud 02.08.1990,

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose

VEOLEPINGU TAHTLIKU RIKKUMISE TÄHENDUS VEOLEPINGUST TULENEVA VASTUTUSE KOHALDAMISEL

mille juhendaja on prof. Irene Kull

- 1.1. reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
- 1.2. üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. Olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. Kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tartus, 04.05.2015.